

SZKWAŁ

ROK IV
NR. 10
PAŹDZIERNIK
1936 R.

Kronika miesięczna

Studium migracyjno-kolonialne. Nie jest frazesem, że młodzież akademicka poczyna interesować się problemem kolonialnym. Zagadnienie to znajduje wdzięcznych wyznawców tak wśród młodzieży, zrzeszonej w szeregach Akademickiego Związku Morskiego, „Ligi“ Akademickiego Zbliżenia Międzynarodowego, jak również w licznych szeregach młodzieży niezorganizowanej.

Do rzędu tych przykładów realnego zainteresowania zagadnieniami kolonialnemi należy zaliczyć również fakt powstania Studium Migracyjno-Kolonialnego w Wolnej Wszechnicy Polskiej w Warszawie, przy Wydziale Nauk Ekonomiczno - Społecznych. Studium to ma na celu podejmowania badań naukowych z zakresu zagadnień emigracyjnych, kolonizacji, oraz kształcenia pracowników teoretycznie i praktycznie do pracy na terenie polskiej emigracji.

Słuchaczami studium mogą być: studenci Wolnej Wszechnicy Polskiej, studenci innych uczelni akademickich, immatrykulowani na Wydziale Prawa i Nauk Ekonomiczno-Społecznych W. W. P., wreszcie słuchacze wolni.

Przegląd nauk Studium Migracyjno - Kolonialnego wykazuje wprawdzie przygotowanie raczej do pracy emigracyjnej, niemniej jednak jest to duży krok naprzód również w przygotowaniu młodzieży do pracy kolonialnej.

*

Spuszczenie na wodę kontrtorpedowców: „Błyskawica“ i „Gryf“. W poprzednim numerze „Szkwału“ pisaliśmy o spuszczeniu na wodę kontrtorpedowca „Grom“ Obecnie mamy do zakomunikowania nową radosną wiadomość. — Oto 1 października zostaje spuszczony na wodę w East Cowes kontrtorpedowiec „Błyskawica“, zaś 3 października stawiacz min „Gryf“.

Spuszczenie na wodę trzech morskich jednostek wojennych napełnia nas radością. W miarę sił dozbrajamy Polskę na morzu.

Ten nastrój radości, jaki z tego powodu odczuwa niewątpliwie całe społeczeństwo — musi być pobudką do dalszego usilnego pragnienia rozbudowy naszej siły na morzu, wyrażającego się choćby drobnym datkiem na Fundusz Obrony Morskiej.

Potrzeba nam przecież jeszcze dużo nowych okrętów.

*

„Dar Pomorza“ podniósł żagle. Jeden z najpiękniejszych żaglowców świata, nasz statek szkolny „Dar Pomorza“ znów podniósł żagle, aby odbyć dziewięciomiesięczny rejs ćwiczebny. Jeszcze w pamięci wszystkich żyje świeże wspomnienie triumfalnego rejsu dookoła świata, a już statek wyruszył po nową chwałę żeglarską.

Trasa nowego rejsu „„Daru Pomorza“:

Santa Cruz na Teneryfie, Colon (Panama) i wyspy Galapagos. Z wysp Galapagos statek uda się do Papetee na Tahiti, skąd przez przylądek Cap Hoorn do Buenos Aires, stąd zaś powrót do Gdyni. W tej trasie uderza jedno, znane żeglarzom świata, miejsce—przylądek Cap Hoorn, miejsce ustawicznych, i szczególnie dla żeglugi, złośliwych sztormów. Miejmy nadzieję, że do sukcesów żeglarskich komendanta „Daru Pomorza“ kpt. Maciejewicza przybędzie jeszcze jeden — opłynięcie przylądka Cap Hoorn.

Na uroczystości odjazdu „Daru Pomorza“ z Gdyni byli obecni przedstawiciele władz i społeczeństwa z ministrem przemysłu i handlu Romanem na czele.

Białej fregacie życzymy pomyślnych wiatrów!

*

2800 mil morskich na „Nike II“. Jacht prywatny „Nike II“ pod dowództwem Leszka Wieleżyńskiego, prezesa Oddziału Lwowskiego Akademickiego Związku Morskiego ma w tym sezonie żeglarskim niebylejaki sukces, bo aż 2800 mil morskich.

Pierwszy rejs odbył jacht w okresie 7 lipiec — 2 sierpień na trasie: Gdynia — Karlskrona — Sztokholm — Tallin — Helsinki — Libawa — Gdynia.

Po zaokrętowaniu nowej załogi z uczestników obozu A. Z. M. w Jastarni, dnia 9 sierpnia jacht wyszedł w drugi rejs do Kielu — Oslo — Göteborgu — Kopenhagi i z powrotem do Gdyni.

*

Metryka nowego jachtu A.Z.M. „Jurand“. Świeżo zakupiony przez Akademicki Związek Morski jacht „Jurand“ został zbudowany w roku 1905 na jednej ze stoczni angielskich. Jest to dwumasztowy jol o powierzchni żagli 175 cm kwadr. i o 30-tonowej wyporności. Długość jego po pokładzie wynosi 17 m, zaś szerokość 4,30 m, zanurzenie 2,30 m. Odbył on już pierwszą kilkotygodniową podróż zagraniczną pod banderą A. Z. M.-u do portów bałtyckich. Kapitanem jachtu był Witold Górski, załogę stanowili tegoroczni uczestnicy obozu Akademickiego Związku Morskiego w Jastarni.

*

Stypendium kolonialne im. gen. G. Orlicz-Dreszera otrzymali: p. Z. Jakimiak inż.-agronom (S. G. G. W.), oraz p. Henryk Leśnicki, absolwent Wyższej Szkoły Handlu Światowego w Wiedniu. Pierwszy kandydat wyjeżdża do Institut National d'Agronomie de la France d'Outre - Mer à Nogent - Sur - Marne, drugi do — Ecole Pratique Colonial w Le Havre.

*

Zawód technika budowy okrętów i konstrukcyj metalowych. Kierownictwo Marynarki Wojennej zgodnie z wymaganiami M S. Wojsk. spowodowało otwarcie w Państwowej Szkole Lotniczej i Samochodowej, Wydziału Budowy Okrętów i Konstrukcji Metalowych.

Absolwenci tego wydziału, technicy budowy okrętów i konstrukcyj metalowych będą mogli być wykorzystani w następujących przedsiębiorstwach, jak:

stocznie, warsztaty marynarki wojennej i żeglugi;

biura konstrukcyjne marynarki wojennej i t. d.

Absolwentom tego wydziału będą przyznane uprawnienia co do służby w marynarce wojennej, co do praktyk warsztatowych.

W bieżącym roku szkolnym przyjmowani są kandydaci na I i II kurs.

Na kurs będą przyjmowani ci, którzy ukończyli conajmniej I kurs wydziału mechanicznego lub elektrycznego szkoły technicznej Kat. A, lub posiadają równorzędne wykształcenie i wykażą się zdaniem egzaminów z wytrzymałości materjałów (rozciąganie, ściskanie, zmęczenie tworzywa), mechaniki (kinematyka) oraz technologji (hutnictwo metali).

Informacyj udziela codziennie w godzinach 10 — 12 Sekretarjat szkoły, Warszawa, ul. Wołoska 86, tel. 8-19-88.

Podania przyjmowane są w terminie **do dnia 15 października 1936 roku.**

Dla niezamożnych przewiduje się możliwość uzyskania stypendiów.

*

Tydzień Morski w Ostendzie. W okresie 6 — 12 września odbył się w Ostendzie „Tydzień Morski“ zorganizowany przez Ligę Morską Belgijską.

Na uroczystość tygodnia morskiego przybyli do Ostendy przedstawiciele pokrewnych organizacyj morskich z zagranicy.

Polską Ligę Morską i Kolonjalną reprezentowali: min. Henryk Strasburger oraz mgr. Benedykt Krzywiec, kierownik działu morskiego Biura Zarządu Głównego L. M. K.

Przybyły również okręty wojenne: Italji, W. Brytanji, Francji, Holandii i Danii.

CENA 60 GROSZY

SZKWAŁ

Nr. 10 PAŹDZIERNIK 1936

Obrona czy ekspansja

Żyjemy od długiego czasu pod przemocą cyfr, faktów nieustannego rozwoju narzędzi pracy i orężnej walki u obcych. Przytłaczają nas, pragnących wielkiej, mocarstwowej Polski, wieści o sile i znaczeniu, o zasięgu wpływów, zainteresowań i oddziaływań szeregu państw bliskich i odległych.

Obezwładnia nas, miast pobudzać do czynu, wymowa niezaspokojonych potrzeb, stan przeludnienia Polski, bezrobocie, karłowacenie fizyczne i duchowe wielu w narodzie.

Młode pokolenie Polski głosi, że to starsi nie dotrzymują już kroku, nie mówiąc już o wybieganiu naprzód, w wyścigu pracy i przeobrażeń na całym świecie. Szukają tedy i pragną nowych dróg życia, wyodrębniają się, zwołują pod takie czy inne sztandary, rozprawiają o programach, systemie rządzenia, gospodarowania, ustrojach społecznych.

Nie miejsce tutaj, na łamach „Szkwału", na wydawanie sądu o tych głębokich przeobrażeniach, które dokonywują się wśród młodego pokolenia Polaków. Żyjemy w okresie epokowych przemian na cały świecie i we wszystkich dziedzinach życia, więc nie dziw, że i w Polsce dokonują się przemiany, nie dla wszystkich dostrzegalne, i że sięgają one najwięcej do młodych. Dalecy również jesteśmy od przeciwstawiania młodzieńczych lat czynów — czynów wielkich — pokolenia starszego, dniom dzisiejszym pokolenia, wychowanego już w Polsce niepodległej. Ma ono prawo, może nawet obowiązek, szukać lepszych form, nowych dróg i metod pracy, ma prawo, wchodząc do życia i biorąc już za nie częściowo odpowiedzialność, liczyć tylko na własne siły i poglądy, nie szukać wzorów w dalekiej czy bliskiej przeszłości — bo dzień dzisiejszy w Polsce i na świecie jakże niepodobny do dnia wczorajszego. Ale niechże wtedy życie młodych nie będzie ciągle: w nastrojach — przedwiośniem, w myślach — poszukiwaniem, a w czynach — niestety — mierzeniem tylko zamiarów na siły. Wołanie o Wielką Polskę, o dobrobyt materjalny i wyższy poziom cywilizacyjny i kulturalny szerokich mas, o wpływy i znaczenie Polski na świecie — musi przecież być wołaniem i o nowy typ Polaka. Nic nie znaczą programy, niczem będą gromadne, choćby najliczniejsze zrzeszenia ludzi w Polsce, dopóki, jak głosił zmarły nasz Przywódca, ś. p. generał Gustaw Orlicz-Dreszer „młode pokolenie nie zarazi się bakcylem wielkości", nie będzie miało wielkich ambicyj i tego psychicznego nastawienia, że nie w warunkach materjalnych naszej rzeczywistości dzisiejszej, ale w nas samych leżą przyczyny bierności, choć ukryte też są niewyczerpane źródła energji i mocy.

Wszystkie zagadnienia w Polsce, naprawdę wszystkie, to problem człowieka, typu Polaka, który zadecyduje o przyszłości Narodu i swojej własnej. Żaden program, choćby dyktatorską władzą narzucony, nie zostanie wykonany, gdy brak jest ludzi, przygotowanych i zdecydowanych na największy, choćby heroiczny wysiłek.

Polska i Polacy muszą rozwinąć ekspansję wewnątrz i zewnątrz. Stanowią one całość nierozerwalną, choć się uzupełniają w dążeniu do siły i wielkości Polski. Rozwój wewnętrzny — pojęty jak najszerzej — rozwój miast, przemysłu, handlu — rozwój wsi polskiej, a przede wszystkim rozwój kresów, gdzie od wieków niszczono polski stan posiadania, kulturalny i materjalny. Ale ten rozwój związany jest ściśle z ekspansją Polski i Polaków nazewnątrz.

Jakiekolwiek hasła samowystarczalności— to skazanie Polski na wegetacje, na bierną obronę, na małość, która musi ulec naporowi z zachodu czy wschodu. Nie w obronie, a ekspansji należy szukać metod walki z nieubłaganem współzawodnictwem, jakie istnieje na świecie, jakie istnieje zwłaszcza w tej części Europy, w której żyjemy.

Ekspansja Polski jest podstawą, hasłem naczelnem w działalności Ligi Morskiej i Kolonjalnej i związanych z nią organizacyj młodzieży. Nasz program kolonialny, tak jak go rozumiał, tworzył i głosił płomiennie, z fanatyzmem i wiarą zmarły nasz Przywódca, był i jest niczem innem, jak programem polskiej ekspansji, Polski zdobywającej, a nie broniącej się tylko.

Któż jak nie młodzi, jak nie to pokolenie, które wchodzi już dzisiaj do życia czynnego i bierze za przysłość Narodu odpowiedzialność — ma ten program wykonywać!

J. Dębski



Nad brzegami Pacyfiku

O sprawiedliwy podział kolonii

Państwo Polskie, już niemal po uzyskaniu niepodległości, natrafiło na wielką przeszkodę, leżącą na drodze do jego dalszego wszechstronnego rozwoju. Stanęło przed nami groźne zagadnienie kryzysu gospodarczego, szalejącego zresztą na całym świecie, oraz zagadnienie kryzysu ludnościowego, występujące szczególnie ostro właśnie u nas, komplikując i pogłębiając kryzys gospodarczy i czyniąc go zjawiskiem przewlekłym.

Jak wiadomo, przyrost naturalny ludności w Polsce wyraża się liczbą przeszło 400.000 głów rocznie. Jest to fakt z jednej strony niewątpliwie dodatni, świadczący o wielkich naszych możliwościach dynamicznych, jako niezbity dowód naszej młodości i siły żywotnej. Z drugiej strony zjawisko to wywołuje już teraz szereg groźnych i poważnych niebezpieczeństw, gdyż — mimo największych wysiłków — nie jesteśmy w stanie zatrudnić produkcyjnie tej narastającej rok rocznie armii nowych obywateli.

Absorpcja przyrostu ludnościowego odbywa się normalnie przez osadnictwo na roli, bądź też przez rozwijający się przemysł i handel. Dla nas, niestety, obydwie te drogi są dziś zamknięte niemal zupełnie. Jeśli bowiem chodzi o realne możliwości osadzenia naszego przyrostu ludnościowego na roli, to jest rzeczą ogólnie znaną, że wieś polska jest dziś przeludniona ponad swe możliwości produkcyjne. Należymy do krajów rolniczych, najbardziej przeludnionych na całej kuli ziemskiej — wytrzymujemy pod tym względem porównanie z Chinami, północnymi Indjami, oraz niektórymi okolicami Japonii. Gdybyśmy nawet przeprowadzili radykalną reformę rolną, gdybyśmy oddali do rąk bezrolnych wszystkie bagna (z Polesiem włącznie) i nieużytki, to i tak — według najnowszych obliczeń — wystarczy nam ziemi zaledwie na lat 10, a po tym staniemy znowu przed tragicznym w swej grozie pytaniem: co dalej? gdzie ulokować nadmiar ludności? przy jakich warsztatach zatrudnić produkcyjnie setki tysięcy młodych obywateli?

Struktura społeczeństwa w Polsce wykazuje („Mały rocznik statystyczny" 1936 r.), że w przemyśle i górnictwie — licząc czynnych zawodowo i biernych — mamy zatrudnionych zaledwie 19,2% ogółu ludności, podczas gdy dla państw zachodnioeuropejskich liczby te wynoszą ponad 30, a nawet ponad 40%. Przemysł polski mógłby więc w zasadzie odegrać rolę zbiornika, wchłaniającego nasz przyrost naturalny, ale — niestety — tak się nie dzieje i lata najbliższe nie przyniosą zapewne żadnej radykalnej zmiany w tej dziedzinie. Ciężką, chroniczną chorobą naszego przemysłu, powodującą jego niesłychanie słaby rozwój, jest w głównej mierze brak tanich surowców, oraz brak rynków zbytu.

Polska, ze względu na swe położenie geograficzne, podobnie, zresztą, jak inne państwa europejskie, musi sprowadzać szereg surowców z krajów gorących, tropikalnych. Są to t. zw. surowce kolonialne, jak bawełna, jedwab surowy, kauczuk, oleje, rudy wszelkiego rodzaju, juta, kawa, kakao, herbata i t. p. O rozmiarach przywozu tego rodzaju artykułów niech mówią suche liczby: w latach od r. 1926 do r. 1935 włącznie dołożyliśmy do naszych stosunków z krajami pozaeuropejskimi okrągłą sumę 3 miljardów 458 miljonów złotych. Jeśli chodzi o stosunki polskie — jest to suma olbrzymia. Dołożyliśmy ją tylko dlatego, że — nie mając źródła własnych surowców i nie mając żadnego absolutnie wpływu na kształtowanie się ich ceny — zmuszeni byliśmy płacić za potrzebne nam surowce takie kwoty, jakich od nas zażądano.

Gdybyśmy np. mogli płacić za sprowadzone su-

rowce kolonialne towarami, produkowanymi w kraju, byłoby jeszcze pół biedy. Ale cóż, kiedy wielkie mocarstwa kolonialne, posiadające w metropoljach własne, często nadmiernie rozbudowane przemysły— strzegą zazdrośnie swych rynków zbytu w posiadłościach i nie chcą dopuścić do regulowania należności towarami obcej produkcji.

W tych warunkach wytwarza się tego rodzaju absurdalna sytuacja, że dla zakupu potrzebnych nam surowców kolonjalnych musimy zdobywać obce waluty, a dla zdobycia tych walut forsujemy za wszelką cenę nasz eksport i wywozimy towary po cenach niższych od kosztu własnego. Tak np. w roku 1935 sprzedawaliśmy cukier na eksport po 13 groszy za 1 kg (cena detaliczna w kraju wynosiła 1 zł), węgiel za cenę około 15 zł za tonę (cena krajowa około 50 zł) i t. d. Jeśli uprzytomnimy sobie równocześnie („Mały rocznik statystyczny" 1936 r.), że np. za 1 kg herbaty płaciliśmy w grudniu roku 1935 sumę zł. 26 gr. 60, podczas gdy w Anglji herbatę kupowano po zł. 5 gr. 58 — to łatwo będzie zrozumieć, gdzie leży źródło biedy i nędzy polskiej. Leży ono głównie w niesłychanym wyzysku, jaki uprawiają narody silne, wielkie mocarstwa kolonialne, wykorzystujące swą uprzywilejowaną pozycję w świecie w stosunku do narodów słabszych, pozbawionych własnych posiadłości w koloniach, a tym samym zdanych na łaskę i niełaskę możnych tego świata.

Jak zaradzić temu złu? Jak zapobiec nieuchronnym konsekwencjom dalszego przeludnienia Polski? Jak ułatwić pracę przemysłowi krajowemu? Jak ożywić tętno naszego życia gospodarczego? Jak skończyć z przysłowiową biedą i nędzą polską? Jak zapewnić dobrobyt najszerszym masom wsi i miast polskich? Odpowiedź na te pytania jest jedna — musimy mieć własne posiadłości kolonialne w krajach zamorskich.

Żądamy ich, gdyż wymaga tego polska racja stanu i najbardziej życiowe interesy narodu polskiego. Żądamy ich, gdyż bez tych posiadłości skazani będziemy — już w niedalekiej przyszłości — na wegetację, podczas gdy jesteśmy narodem młodym, który chce żyć pełną piersią i chce znaleźć dla siebie właściwe miejsce pod słońcem.

Posiadłości kolonialne nie mogą byćześrodkowane w rękach możnych tego świata, wielkich mocarstw — lecz muszą być sprawiedliwie podzielone pomiędzy tych, dla których posiadanie własnych kolonii stało się nieodzowną potrzebą i życiową koniecznością.

Jeśli chodzi o nas, to potrzebujemy kolonij z 3 względów zasadniczych: 1) jako taniego i bezpośredniego źródła surowców dla naszego gospodarstwa narodowego, 2) jako nowych rynków dla naszego przemysłu i dla całokształtu wytwórczości krajowej, 3) stworzenia możliwości pracy dla tej części naszego przyrostu naturalnego, której nie jesteśmy w stanie zatrudnić w kraju.

Wiadomo wszystkim, że w podobnej do nas sytuacji znajdują się jeszcze 2 państwa europejskie (Włochy i Niemcy), oraz jedno państwo poza Europą (Japonja). Prawa biologiczne każdego żywego organizmu są tego rodzaju, że gdy dusi się on, gdy mu jest zbyt ciasno w pewnych formach — to prędzej czy później musi wyjść nazewnątrz, musi rozsadzić te formy. Na przykładach Japonii i Włoch obserwujemy słuszność tego prawa. W Japonii ta żywiołowa ekspansja nazewnątrz znalazła już swój wyraz w trwającej dotąd wojnie z Chinami i w faktycznym zdobyciu Mandżuko. Włochy znów znalazły ujście swej energii w wojnie z Abisynią, której podbój stał się jaskrawym, lecz znamiennym przykładem ich życiowych potrzeb. Jeśli chodzi o Niemcy, to kanclerz Hitler w swym najnowszym programie na najbliższe cztery lata wysunął wyraźnie żądanie zwrotu kolonij, uzasadniając ich potrzebę nietyle względami honoru, ile gospodarczą koniecznością uzyskania źródeł surowcowych dla przemysłu niemieckiego.

Uważamy, że w tych warunkach nadszedł czas, by na arenie międzynarodowej padło głośno męskie, decydujące wyzwanie z naszej strony: nie mamy zamiaru dusić się dłużej! Chcemy skończyć z biedą i nędzą polską! Nie damy się dłużej wyzyskiwać państwom, mającym monopol na surowce kolonialne! Żądamy terenów zamorskich dla naszej ekspansji ludnościowej i gospodarczej! Żądamy kolonii dla Polski!

Wydaje nam się, że zagadnienie rewizji i sprawiedliwego podziału kolonii w drodze pokojowej dojrzało już całkowicie do pozytywnego rozwiązania. Zbyt ważne i zbyt wielkie wchodzą tu w grę sprawy, by można było ograniczyć się dziś do platonicznych tylko deklaracyj. Im prędzej państwa kolonialne dojdą do przekonania, że muszą być zastosowane możliwie szybko radykalne pociągnięcia — tym lepiej dla nich i dla pokoju światowego. Zbytnie przedłużanie obecnego stanu rzeczy może wytworzyć taki stan zapalny, że wyjściem z sytuacji może się okazać nowa wojna narodów, zmieniająca nie do poznania dzisiejsze oblicze świata.

Czesław Zagórski



Z obrazów kameruńskich

Młodzież niemiecka a kolonie



Przyszłość narodu leży w rękach młodego pokolenia. Doceniają to państwa idące szybkiemi krokami naprzód, jak Niemcy, Włochy czy Z. S. R. R., które kwestię wychowania młodzieży stawiają na pierwszym planie zagadnień państwowych. Wyszkolenie młodych kadr do przyszłej pracy państwowej daje rękojmię ciągłości w poczynaniach narodu i pozwala rozpoczynać dzieła obliczone na prace wielu pokoleń. Hasła i idee, które kształtują się obecnie w opinii narodów, znaleźć winny wyznawców przede wszystkim wśród młodzieży.

Taka polityka jest mądrą i przewidującą polityką jutro, której wymowne przykłady znajdujemy w obecnem życiu państwowem Niemiec.

Niemcy potrafili dokonać w tej dziedzinie bardzo dużo.

Nie będziemy tu omawiać całokształtu tego zagadnienia, które nie wchodzi bezpośrednio w zakres naszego zainteresowania — zwrócimy jedynie uwagę na jeden jego odcinek, a mianowicie na kwestię kolonialnego szkolenia młodzieży niemieckiej.

Kwestia kolonialna jest jednym z zasadniczych problemów Niemiec dzisiejszych. Staje się ona coraz bardziej aktualna — i według wszelkiego prawdopodobieństwa coraz bliższa decydującego rozwiązania. Niemcy żądają zwrotu swoich kolonii — czy będą jednak przygotowani do objęcia ich — w razie, gdyby ich żądaniom stało się zadość?

Odpowiedzią na to pytanie jest zorganizowana akcja przygotowania młodzieży do przyszłej pracy w koloniach. Szkolenie to odbywa się nie od dzisiaj. Niemieckie żądania zwrotu kolonii nie brzmiały jeszcze tak nieustępliwie i zdecydowanie jak teraz; możliwości nowego podziału obszarów kolonialnych nie nabierały jeszcze tak konkretnych kształtów — kiedy niemiecka młodzież zaprawiała się już w szkołach i na specjalnych uczelniach, w organizacjach i związkach do pracy w koloniach. Do pracy tej przygotowywano zarówno młodzież w kraju, jak i urodzoną na dalekich ziemiach Afryki, której rodzice osiedli tam ongiś, za czasów, kiedy Niemcy były jeszcze mocarstwem kolonialnem. Dalekowzroczna polityka Niemiec, widząc w tej młodej generacji niemieckiej, urodzonej na lądzie afrykańskim, najlepszy materjał dla przyszłych kadr kolonialnych —otoczyła ją szczególną opieką, strzegąc usilnie przed wynarodowieniem.

Obecnie Niemcy mogą się już poszczycić pewnemi wynikami tej pracy, zarówno jeśli chodzi o młodzież w Niemczech, jak i tę urodzoną w Afryce, która częstokroć nie widziała wcale swej ojczyzny.

W Niemczech istnieje obecnie cały szereg specjalnych szkół kolonialnych, jak również ogromna ilość katedr nauk kolonialnych przy poszczególnych uniwersytetach. W ciągu ostatnich kilku lat liczba tych szkół i katedr wzrosła niesłychanie, sięgając liczby — 341 katedr, podczas gdy jeszcze w 1933 r. było ich tylko 196. Katedry te znajdują się przy 23 uniwersytetach i 13 szkołach wyższych w Niemczech i 3 w Austrji. Ponadto istnieje w Niemczech 9 szkół i instytutów, poświęconych wyłącznie kształceniu przyszłych kadr pracowników kolonialnych. Centrami nauczania kolonialnego są w pierwszym rzędzie — Berlin (48 katedr), dalej Hamburg (46 katedr), Lipsk (32 katedry) i Tübingen (24 katedry). Przybliżona liczba studentów, studiujących częściowo lub wyłącznie zagadnienia kolonialne wynosi 3000. Jako rezultat studiów w 1935 r. opracowano 41 tez doktorskich na tematy kolonialne.

Szkolenie kadr kolonialnych nie ogranicza się tylko do teoretycznych wykładów — młodzież niemiecka ma umożliwione również i praktyczne przeszkolenie kolonialne w specjalnie do tego celu przeznaczonym majątku Gelsterhof, położonym na malowniczych wyżynach Turyngji. Majątek ten o obszarze około 1000 morgów, posiada wszelkie możliwe urządzenia, udostępniające wychowankom szkoły praktyczne zaznajomienie się z tem wszystkiem, co przyszłemu koloniście może być potrzebne.

Idea kolonialna znajduje wdzięczne echo wśród młodzieży niemieckiej, której przedstawiciele niejednokrotnie wypowiadają się w tej kwestji na łamach prasy. Enuncjacje te świadczą, jak głęboko przeniknęła idea kolonialna do umysłów i serc młodego pokolenia, które w osiągnięciu żądań kolonialnych narodu niemieckiego widzi szerokie możliwości dla własnej ekspansji.

Młodzież niemiecka nietylko przyłączyła swój zdecydowany głos do żądań starszego pokolenia, domagającego się zwrotu kolonii, ale myśli ponadto o przygotowaniu się do zadań, które spadną na jej barki, z chwilą gdy te żądania zostaną spełnione

Akcja, prowadzona wśród niemieckiej młodzieży w Afryce nosi inny charakter. Chodzi tam przedewszystkiem o zachowanie młodej generacji dla Niemiec, o to, aby ta młodzież nie przestała być niemiecką i nie zmniejszyła w ten sposób niemieckiego „stanu posiadania“ w Afryce. Do osiągnięcia tego celu przyczyniają się skutecznie szkoły niemieckie, zakładane w b. niemieckiej Afryce Wschodniej i południowo-zachodniej. Dzięki staraniom Związku Kobiet przy Deutsche Kolonial - Gesellschaft założono w 1929 r. w Afryce Wschodniej pierwszą taką szkołę wraz z internatem w Lupembe, następnie w 1930 w Dar-es-Salam. W krótkim okresie czasu powstały jeszcze dalsze 3 szkoły, tak, że razem jest ich 5,

w których łącznie wychowuje się 175 dzieci niemieckich.

W b. niemieckiej Afryce płd.-zachodniej stan szkolnictwa przedstawia się dużo lepiej. Istnieją tam wyższe zakłady naukowe, pozostające pod niemieckim kierownictwem w Windhuk, Swakopmund i Lüderitzbucht, a w mniejszych miejscowościach istnieją przy szkołach burskich specjalne oddziały niemieckie. Szkoła w Windhuk, która w 1934 r. obchodziła 25-lecie swego istnienia, jest ważną placówką niemieckiej kultury w Afryce. Odbywające się tam, w pewnych okresach zjazdy młodzieży, na które przybywają również przedstawiciele młodzieży hitlerowskiej z Niemiec, są niezmiernie doniosłym czynnikiem dla podtrzymania poczucia łączności z ojczyzną.

Ten krótki rzut oka na akcję kolonialnego szkolenia młodzieży niemieckiej pozwala zorjentować się w ogromie pracy, jakiej na tem polu dokonali Niemcy.

Żeby osiągnąć takie rezultaty, trzeba było pracy olbrzymiej, systematycznej i wytrwałej, zakreślonej na daleką metę i przewidującej najmniejsze szczegóły.

Stefanja Boduszyńska

Polski problem kolonialny

Posiadanie własnych kolonii zamorskich zdecydowało o zupełnej niezależności gospodarczej a także w pewnych wypadkach i o potędze politycznej wielu państw europejskich. Anglja i Francja, a ostatnio także i Włochy stały się mocarstwem w pełnem tego słowa znaczeniu po zdobyciu kolonii i ostatecznem utrwaleniu tam swego stanu posiadania. Belgia i Holandia również swoją siłę i tężyznę gospodarczą czerpią i rozwijają przy dużej pomocy z eksploatacji swych kolonii.

Dla normalnego rozwoju gospodarczego każdego państwa, które pragnie być jak najbardziej ekonomicznie niezależne — konieczna jest troska o zapewnienie sobie jak najtańszego surowca i towaru kolonialnego.

Jak dotąd nasze życie gospodarcze jest dość bierne, jeśli chodzi o poruszane przez nas zagadnienia. Przywozimy za setki milionów złotych rocznie towarów i surowców kolonialnych i płacimy za to obcym, a nasz przemysł i kupiectwo nie zdołało się jednakże, jak dotąd, zdobyć na bezpośrednie zaopatrywanie się w te produkty z własnych plantacyj kolonialnych i na własny rachunek.

Wśród ludzi ogarniętych troską o najżywotniejsze sprawy populacyjne i kolonialne kraju naszego— powstał w Warszawie w roku 1928 Związek Pionierów Kolonialnych, który zgromadził w swych szeregach wszystkich tych, którym na sercu leżało dążenie do uniezależnienia kraju od jednostronnego tylko przywozu towarów i surowców kolonialnych, oraz celowe nastawienie naszego ruchu emigracyjnego.

Związek Pionierów Kolonialnych na czoło swego programu wysunął przede wszystkim zasadę, aby dążyć do koncentrowania naszego wychodźtwa osadniczego za oceanem, oraz do uzyskania przez Polskę własnych terenów kolonialnych jako źródeł surowcowych

Ażeby akcją objąć jak największe rzesze obywateli — pod koniec roku 1928 Związek Pionierów Kolonialnych zespala się z ówczesną Ligą Morską i Rzeczną zasilając jej program morski i rzeczny również i programem kolonialnym i kolonizacyjnym.

O słuszności i celowości zespolenia haseł morskich z kolonialnymi świadczy późniejszy wielki rozrost naszej organizacji.

Z inicjatywy Związku Pionierów Kolonialnych na walnym zjeździe delegatów oddziałów Ligi Morskiej i Rzecznej w Gdyni we wrześniu 1930 roku, odbytym pod przewodnictwem ówczesnego prezesa Związku, ś. p. generała Gustawa Orlicz-Dreszera zjazd postanowił zmienić nazwę organizacji z „Liga Morska i Rzeczna" na „Liga Morska i Kolonialna". Poza tym w zmianach statutowych uwypuklono bardziej jeszcze zakres programu kolonialnego organizacji.

Od tego czasu Liga pod przewodnictwem dwóch czołowych w naszej pracy ludzi — prezesa Rady Głównej Ligi min. Józefa Kożuchowskiego i nieodżałowanej pamięci prezesa Zarządu Głównego Ligi ś. p. generała Gustawa Orlicz-Dreszera w błyskawicznym poprostu tempie zaczęła się rozrastać i potężnieć. Dzisiaj jest jednym z największych stowarzyszeń w państwie, jej głos wywiera poważny wpływ na nasze zagadnienia morskie, kolonialne i żeglugi śródlądowej.

Mimo jednakże pięknego rozwoju Ligi wszyscy nasi członkowie muszą sobie zdawać sprawę z tego, że przed organizacją leżą przeogromne możliwości i bardzo, ale to bardzo wiele pracy.

Przede wszystkim do szeregów naszych musimy wciągać coraz większe rzesze obywateli i tym samym uczynić z Ligi Morskiej i Kolonialnej naprawdę powszechną organizację. „Morze", „Szkwał" i „Polska na Morzu" informujące Polaków o morzach, oceanach i koloniach muszą się znaleźć w każdym domu czy to chłopa, robotnika, czy inteligenta. Poczucie bowiem obowiązku pracy dla morza i ekspansji kolonialnej Polski tkwić powinno w każdym bez wyjątku Polaku i Polce.

Poza momentami o charakterze organizacyjnym Liga powinna zająć się, stosownie do przekazanych nam przez ś. p. prezesa, generała Gustawa Orlicz-Dreszera wskazań — realizacją swych haseł. Musimy i powinniśmy oddziaływać, aby Polak zmuszony emigrować — udawał się na obczyznę przede wszystkim na własne, niezależne od nikogo, warsztaty pracy. Będziemy się również domagać od społeczeństwa i naszego życia gospodarczego, aby zdobyło się na ekspansję ekonomiczną taką, która zapewni produkcji kraju zaopatrywanie się z własnych źródeł, z kolonii w potrzebny surowiec. Dbać także nam wypadnie o nastawienie społeczeństwa naszego na ekspansję handlową na tereny kolonialne i pozaeuropejskie. Zwracać uwagę i strzec pilnie, aby młodzież nasza nabrała pełni przeświadczenia potrzeby i konieczności pracy na morzu, a przez morze ze światem.

Oto najbardziej zasadnicze, najbardziej pozytywne cele, jakie zostawił nam w spuściźnie ś. p. generał Gustaw Orlicz-Dreszer — pierwszy z pionierów walki naszej o wyjście Polski na szeroki świat.

Posiadając morze, porty polskie Gdynię i Gdańsk — musimy umieć to wyzyskać dla rozwoju gospodarczego i mocarstwowego Polski. Musimy też kontynuować i wzmocnić naszą akcję kolonialną.

Dr. W. Rosiński



Fot. Leszek Wieleżyński — Plantacja trzciny cukrowej

Surowce a kolonie

Życie gospodarcze w latach ostatnich pozostaje pod znakiem surowców — t. j. tych podstawowych elementów, bez których nie może istnieć żaden przemysł świata. Problem surowców szczególnie ostro zarysował się i uwydatnił od czasu wzrostu kryzysu i on to przede wszystkim zwrócił uwagę świata na drugie zagadnienie — na zagadnienie kolonij i szereg innych problemów, które z zagadnieniem kolonialnem pozostają w ścisłej łączności.

Dawniej (1930) zaopatrywanie się w surowce nie nastręczało wielkich trudności. Te państwa, które potrzebowały surowców dla swoich przemysłów, mogły nabywać je zagranicą, płacąc za nie dewizami, które ze swej strony zdobywały przez eksport swoich towarów lub produktów. Wielostronny handel międzynarodowy nie stwarzał dużych ograniczeń i przepływ towarów z jednego kraju do drugiego odbywał się bez przeszkód, swobodnie i w dowolnej ilości.

Dopiero z nastaniem kryzysu zaczęły powstawać utrudnienia. Każde państwo starało się osiągnąć jaknajwiększy stopień samowystarczalności, ograniczając import towarów obcych, wprowadzając wysokie cła, oraz kontyngenty, stosując kontrolę dewiz, oraz szereg innych ograniczeń, które doprowadziły w konsekwencji do zaniku dawnego handlu swobodnego wielostronnego. Zamiast niego powstał handel bilateralny, oparty na całym szeregu umów dwustronnych między poszczególnemi państwami. Państwa te, kupując produkty lub towary innego kraju wymagały, aby kraj ten odwzajemnił się im nabyciem ich towarów lub produktów za takąż sumę, jaką wydali przy tych tranzakcjach. Robiły to w celu zrównoważenia swego bilansu handlowego.

Rzecz oczywista, że w takich warunkach uwydatniło się uprzywilejowane stanowisko dużych mocarstw kolonialnych, a upośledzenie gospodarcze krajów biednych i mało zasobnych. Poteżne mocarstwa, jak W. Brytanja, Francja i St. Zjednoczone, posiadające olbrzymie systemy imperialne, były w dużym stopniu samowystarczalne w zakresie surowców. Jeżeli zaś zachodziła potrzeba importu surowców z innych krajów, to jako państwa kredytowe mogły zawsze uzyskać niezbędne dewizy. Ponadto W. Brytanja naprz. na mocy uchwał konferencji w Ottawie, stworzyła cały szereg barjer handlowych w granicach swego imperium. W ten więc sposób olbrzymi system gospodarczy zamknął się i odgrodził od reszty świata, stosując szereg przywilejów dla krajów Imperium Brytyjskiego i szereg utrudnień dla innych państw świata.

Lecz kraje nieposiadające kolonii, jak np. Polska, w dalszym ciągu musiały zaopatrywać swoje przemysły w podstawowe surowce. Przed kryzysem, jak już wspominaliśmy, problem ten nie nastręczał trudności. Niemcy naprz. uzyskiwały niezbędne dewizy na opłacenie surowców przez eksport wyrobów swego przemysłu; Polska zaś i Włochy, przeważnie przez eksport pracy.

Z chwilą jednakże zaprowadzenia ograniczeń importowych i imigracyjnych, kraje te znalazły się w trudnem położeniu. Eksport towarów niemieckich skurczył się znacznie; dopływ zaś przesyłek pieniężnych do Polski i Włoch od emigrantów ustał niemal zupełnie. Kraje te nie mogły zdobyć dostatecznej ilości dewiz na zakup niezbędnych surowców.

W obliczu tych trudności uwaga świata zwróciła się ku koloniom. Bo czyż nie jest prawdą, iż państwa posiadające kolonie, jak W. Brytania, Francja i Holandia są bogate, zasobne, posiadają wysoki standard życiowy i niezależny przemysł; natomiast kraje o dużej ilości mieszkańców, lecz nieposiadające kolonii są biedne, zależne gospodarczo od innych państw, a obecnie, na skutek zmniejszenia eksportu (a tem samem i importu), stoją wobec perspektywy obniżenia i tak niskiego poziomu życia ich mieszkańców? Pretensje krajów upośledzonych stawały się coraz głośniejsze i wkońcu państwa niezadowolone, a w ich rzędzie i Polska — zaczęły domagać się powiększenia, zwrotu lub też przydzielenia interytorjów kolonialnych.

Należy teraz spytać, w jakim stopniu utrudnienia w zakresie surowców dotknęły Polskę i jakie mamy podstawy, aby domagać się posiadłości kolonialnych?

W roku 1928 trzydzieści procent całego importu Polski stanowiły surowce kolonjalne; w roku tym całkowity import surowców kolonialnych sięgał sumy 771.000.000 złotych.

W roku 1935 import surowców kolonianych w stosunku do ogólnego importu wzrósł w porównaniu z rokiem 1928 o 8%, t. j. wynosił 38%, i to pomimo faktu, że niektóre surowce kolonialne zostały zastąpione przez surowce krajowe. Nie znaczy to jednak, abyśmy w r. 1935 sprowadzili więcej surowców, niż siedem lat temu. Wprost przeciwnie; import zmalał o blisko pół miljarda złotych, gdyż w roku 1935 wyrażał się cyfrą zaledwie 295.000.000 złotych, a w roku bieżącym również wykazuje tendencję zniżkową.

Cóż więc mówią te cyfry, które przytoczyliśmy powyżej?

Otóż sprawa jest dość przejrzysta: widzimy bo-

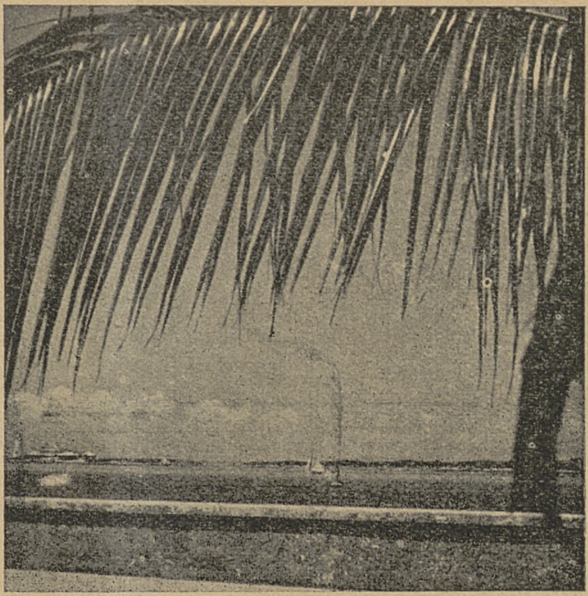
wiem, że przemysł nasz coraz bardziej uzależnia się od importu surowców kolonialnych i że surowców tych (naskutek trudności w uzyskiwaniu dewiz) sprowadzamy coraz mniej. To zaś w konsekwencji doprowadza do powolnego kurczenia się przemysłu i stopniowego obniżenia poziomu życia.

Należy poza tym uświadomić sobie, że Polska jako kraj zdecydowanie przeludniony wobec zamknięcia granic innych państw dla nadmiaru swej ludności, musi szukał źródeł zatrudnienia stale wzrastającej ludności wewnątrz kraju. Jednym zaś z najbardziej skutecznych sposobów rozwiązania tego problemu wobec gęstości zaludnienia i liczby mieszkańców (przeszło 34 miljony przy rocznym przyroście blisko ½ miljona) jest rozwój przemysłu i handlu, doprowadzenie ich do takiego stanu, aby mogły wchłonąć nadmiar roboczych rąk, dać bezpośrednio lub pośrednio możność utrzymania się obywatelom całego kraju.

Lecz rozwój naszego różnorodnego przemysłu zależy od możności obfitego zaopatrywania go w materjały surowcowe, którą to możność daje albo posiadanie kolonii, lub też całkowite zreformowanie obecnego systemu gospodarczego.

Państwa kolonialne, szczególnie zaś W. Brytania doskonale zdają sobie sprawę z tego, iż obecna organizacja gospodarcza świata może doprowadzić tylko do katastrofy. Wojna abisyńska była ostrzeżeniem. Podłożem tej wojny był pęd przeszło 40-miljonowego narodu ku ekspansji terytorjalnej, wywołanej w pierwszym rzędzie koniecznością zdobycia źródeł materjałów surowcowych, niezbędnych dla rozwoju przemysłu Włoch. Niema też żadnej pewności, iż inne państwo, zmuszone względami podobnej natury nie wyruszy na podbój nowych terytorjów i tym samym nie rozpęta wojny w całym świecie.

Dlatego też już od roku zaczęto szukać środków na złagodzenie tego problemu. Wśród powodzi projektów reorganizacji gospodarczej świata, jest wiele śmiałych i radykalnych. Projektuje się naprz. oddanie wszystkich kolonii w całym świecie pod zbiorowy mandat Ligi Narodów, stworzenie centrali wymiany surowców kolonialnych, obniżenie barier handlowych we wszystkich krajach Imperium brytyjskiego i wiele innych niemniej zasadniczych zmian



Fot. Leszek Wieleżyński
W stolicy Bahama. Wgłębi m. s. „Piłsudski"

w orbicie ekonomiki światowej. Lecz wszystkie te zmiany wymagają wyrzeczenia się bardzo poważnych korzyści i przywilejów ze strony państw posiadających i podzielenia się niemi z krajami niezadowolonymi i nieposiadającymi. Wobec powyższego należy się spodziewać, iż państwa kolonialne, uznając niebezpieczeństwo obecnego stanu rzeczy, postarają się dać jednak jaknajmniej. Należy się spodziewać, iż chcąc złagodzić niebezpieczeństwo, zgodzą się raczej na odstąpienie pewnych terenów kolonialnych ze swych olbrzymich imperjów, niż na wprowadzenie podstawowych zmian, bardziej skutecznych może, niż przyznanie lub zwrot kolonii, lecz zato bardziej podrywających ich dominujące stanowisko.

Leonard Cwalina

U progu nowego roku

Rok bieżący jest czwartym rokiem istnienia i rozwoju Akademickiego Związku Morskiego. Jest on niejako rokiem przełomowym dla życia organizacji, rokiem wskazującym dobitnie, że wola mas akademickich, zgrupowanych w Związku, nadała mu strukturę organizacji wychowawczo-sportowej. Że wola ta bezwzględnie zamierza realizować wielką ideę morską i kolonjalną, która ma na celu podniesienie Narodu i Państwa Polskiego do rzędu narodów morskich świata, zapewnienie jego członkom dobrobytu przez rozszerzenie ram ekspansji na nowe, nieograniczone tereny, a przez to utrwalić mocarstwowe stanowisko Polski w świecie.

Przełomowym rok bieżący jest dlatego, że trud, zapał i wola zbliżenia się do morza, wszechstronnego poznania jego wartości, oraz praktycznego poznania w jakim stopniu korzystają z dobrodziejstw morza inne narody, doprowadziły do konkretnego zainteresowania się organizacją czynników miarodajnych w państwie, przez co istnieje całkowita pewność, że te wszystkie trudności, jakie w pracy swej organizacja napotyka będą w znacznym stopniu złagodzone, a przez to i dalszy rozwój organizacji przyśpieszony.

Już w poprzednich artykułach staraliśmy się zapoznać szerokie warstwy społeczeństwa z założeniami organizacji. Podkreślaliśmy, że organizacja kładzie duży nacisk na uprawianie sportu żeglarskiego, w którym widzi znakomitą szkołę kształcenia charakterów oraz wpajania w szeregi organizacyjne zasad karności i dyscypliny w działaniu. Każdy bowiem członek organizacji, który znajdzie się na jachcie, ma możność bezpośrednio odczuć jak ważną jest rzeczą sprawne wykonywanie przez członków załogi rozkazów kapitana i jak łatwo niewykonanie takiego rozkazu narazić może całą załogę na niebezpieczeństwo. Każdy też odczuwa wielkie zadowolenie wówczas, kiedy widzi, że załoga jest zgrana, a kiedy osiągnięcie zamierzonego celu jest znakomicie ułatwione.

Te wielkie walory wychowawcze, jakie w sporcie żeglarskim tkwią, mają być czynnikiem, który ułatwi członkom organizacji realizację celów właściwych, t. j. dobre opanowanie wiadomości z zakresu wszelkich spraw morskich i kolonialnych.

Dlatego też dotąd w rozwoju organizacji dominował czynnik sportowy.

Zapał do sportu żeglarskiego jest w szeregach młodzieży bardzo wielki. Wskazuje na to fakt, że w okresie ubiegłych 3-ch lat działalności Związku



Nowy jacht A.Z.M.-u „Jurand" w fiordach norweskich

organizowane letnie obozy morskie odbywały się w warunkach niezwykle prymitywnych. Uczestnicy obozu znosili wszelkie niewygody, byle tylko pływać na jachcie i poznawać sztukę żeglarską. W obozach tych uczestnicy znajdowali pomieszczenie w niewygodnych domkach kampingowych lub namiotach, które ustawiano na lotnym piasku w porcie, w Jastarni.

W roku bieżącym organizacja doczekała się już stałego ośrodka, którego budowa, dzięki zajęciu się sprawą sportu żeglarskiego przez p. Ministra Spraw Wojskowych gen. Kasprzyckiego, jak również Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego, została zapoczątkowana. A ośrodek ten w Jastarni pomyślany jest skromnie lecz kulturalnie. Znajdą w nim pomieszczenie dwie najruchliwsze organizacje: Zw. Harcerstwa Polskiego i Akademicki Związek Morski. Odtąd uczestnicy obozów będą mieszkali w stałych barakach i wygodnych pomieszczeniach.

W dziedzinie taboru morskiego również bieżący rok przyniósł znaczną poprawę. Dzięki uzyskaniu pomocy ze strony Ligi Morskiej i Kolonialnej i Min. Przem. i Handlu mógł Akad. Związek Morski nabyć nową jednostkę, jacht „Jurand", który dla celów Związku ma bardzo poważne znaczenie. Dzisiejszy tabor A. Z. M. łącznie z nabytym jachtem „Jurand", daje możność racjonalnego szkolenia członków w żeglarstwie.

Najważniejsze jest to, że obecnie na jachcie „Jurand" będą mogli członkowie Związku odbywać dalekomorskie podróże. W podróżach tych poza nabieraniem właściwej praktyki żeglarskiej przez członków, A. Z. M. będzie mógł spełniać inne zadania, a mianowicie propagować i popularyzować polską banderę sportową we wszystkich portach bałtyckich, a może i dalszych, a ponadto uczestnicy będą mieli możność praktycznego i bezpośredniego poznawania urządzeń i zwyczajów, istniejących w portach państw obcych. Stanowić to będzie dalszy praktyczny cel, jaki organizacja zamierza realizować.

Przez uzyskanie stałego ośrodka w Jastarni, oraz przez zwiększenie taboru o nową jednostkę, została niejako ugruntowana i umożliwiona racjonalna praca w dziedzinie sportu żeglarskiego, co już obecnie nie będzie nastręczało większych trudności.

Obecnie przed A. Z. M. leży do rozwiązania sprawa pracy w dziedzinie zagadnień handlu morskiego, zagadnień kolonialnych i propagandy tych idei w szerokich warstwach społecznych.

Pracę tę A. Z. M. musi wykonywać w ścisłym związku z Ligą Morską i Kolonialną, jako naczelną w Polsce organizacją regulującą i ustalającą polską politykę morską i kolonialną.

Jakkolwiek dotychczas poszczególne oddziały A. Z. M. w większym lub mniejszym stopniu prace te spełniały, to jednak obecnie nasilenie jej musi wzrosnąć we wszystkich oddziałach.

Rolą A. Z. M. będzie dostarczanie Lidze Morskiej i Kolonialnej odpowiednio wyszkolonych i uświadomionych działaczy.

W dobie obecnej, kiedy zagadnienie kolonii wysunęło się na czoło zagadnień światowych, kiedy widzimy, że kolonie zdobywają inne narody, zapewniając sobie tem potęgę mocarstwową i przodownictwo w świecie, młode pokolenie w Polsce nie może być dla tych zjawisk obojętne, a musi stanąć do warsztatu pracy nad realizacją polskiej myśli kolonialnej. Pracę tę musi młodzież podjąć z entuzjazmem jaki cechuje wszelkie jej poczynania.

Przez pracę realizacyjną w tej dziedzinie będziemy mogli przyczynić się choć w części do spełnienia testamentu, jaki do wykonania pozostawił pionier polskiej idei morskiej i kolonialnej ś. p. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer.

J. G.



Fot. St. Mączeński **Jacht „Swarożyc"**

Pierwsze posunięcie

Min. sir Hoare we wrześniu 1935 r. wystąpieniem swym w Genewie otworzył dyskusję na temat sprawiedliwego podziału surowców kolonialnych. Mimo, iż min. sir Hoare poruszył tę kwestię w płaszczyźnie ekonomicznego problemu świata, dyskusja objęła znacznie szersze ramy, przy czym wśród państw, zainteresowanych zmianą stanu posiadania kolonialnego wymieniano: Włochy, Niemcy, Japonię — czasem Polskę.

Fakt, że tu i owdzie wymieniano wtedy Polskę w rzędzie państw „nieposiadających", był rezultatem akcji kolonialnej, prowadzonej przez Ligę Morską i Kolonialną, a właściwie w znacznej mierze zasługą zmarłego tragicznie prezesa, gen. Orlicz-Dreszera.

W tym Bohaterskim Rycerzu odrodzonej armii sprawa posiadania przez Polskę kolonii zrodziła się, jako wyraz buntu przeciw nędzy polskiej, jako gorący protest przeciw małodusznemu pojmowaniu spraw naszej przyszłości.

Gen. Orlicz-Dreszer przepoił myślą posiadania kolonii szeregi Ligi Morskiej i Kolonialnej i wykazał jej wielką wagę w rozwoju gospodarczym państwa.

Okres wypowiadania się opinii światowej na tematy kolonialne, zastał już szeregi L. M. K. należycie zorganizowane i sprawę zdobycia dla Polski terenów kolonialnych silnie propagujące nazewnątrz.

To też nic dziwnego, że tu i owdzie wymienia się już i Polskę w rzędzie państw, którym potrzebne są kolonie. Głosy w tej sprawie słyszeć można było raczej na marginesie pewnych wypowiedzi programowych. Polska nie była nigdy przedmiotem istotnych i rzeczowych wypowiedzi na ten temat. Było to o tyle zrozumiałe, że przecież na korzyść zrozumienia w świecie naszych potrzeb kolonialnych — działała tylko propaganda L. M. K. A w tym czasie Włosi sięgnęli już zbrojną ręką po Abisynię, Niemcy w sposób oficjalny, przy lada okazji — stawiali żądania kolonii, sugerując opinię światową koniecznością sprawiedliwego podziału terenów zamorskich.

W Polsce, sprawa kolonialna, będąca dotąd przedmiotem troski społecznej Ligi Morskiej i Kolonialnej, nabiera mocniejszego oświetlenia przez oświadczenie przedstawiciela rządu, ministra spraw zagranicznych, J. Becka, który dnia 29 stycznia r. b., podczas dyskusji nad polityką zagraniczną w komisji budżetowej Senatu złożył następującą deklarację: **„Sprawy kolonialne. Mówi się o nich dziś dość dużo, niektórzy aktualnie biją się nawet o to. Sądzę, że jesteśmy na progu jakby dojrzewania nowej koncepcji zagadnienia kolonialnego. Przedstawiciel największego mocarstwa kolonialnego, sir Samuel Hoare, powiedział, iż przewiduje możliwość i potrzebę międzynarodowego porozumienia co do podziału źródeł surowców, jak i spożytkowania ludzkiej pracy na świecie. Sądzi on, iż szukać tego trzeba na drodze porozumienia pokojowego.**

W Genewie zaznaczyłem w odpowiedniej formie. że rezerwujemy sobie powrócenie do tej sprawy w przyszłości. Przy rozpatrywaniu tego problemu, nasze państwo będzie miało oczywiście równe prawo i równą możność zaspokojenia swoich interesów".

Jest to pierwsza wypowiedź się przedstawiciela Rządu Rzeczypospolitej w sprawie zagadnień kolonialnych.

Tymczasem wypadki w życiu międzynarodowym następują szybko po sobie.

Włosi wychodzą zwycięsko z wojny kolonialnej w Abisynii. Zmienia się wskutek tego układ sił i autorytetów w życiu Europy.

Sprawie włosko - abisyńskiej towarzyszy szereg faktów drugorzędnych wprawdzie, lecz podważających w rezultacie czynnik równowagi światowej.

Wreszcie zabierają głos Niemcy.

Adolf Hitler podczas zjazdu partyjnego w Norymberdze wypowiedział się wyraźnie za przyznaniem Niemcom terenów kolonialnych, a co najważniejsze, że sprawę tę przedstawił jako istotę programu partyjnego na najbliższy czteroletni okres.

„Niemcy — mówił Hitler — nie mogą zrezygnować z rozwiązania swych zagadnień kolonialnych Naród niemiecki posiada zupełnie takie samo wielkie prawo do życia, jak inne narody".

Opinia mocarstw kolonialnych wypowiedziała się negatywnie przeciw norymberskiej deklaracji Hitlera, niemniej państwa te zrozumiały, że sprawa ta stała się groźna dla pokojowej współpracy narodów, i niebezpieczna, sądząc z przykładu wojny włosko - abisyńskiej.

Trudno w tej chwili przewidywać dalszy przebieg akcji. Nieprawdopodobne wydarzenia o skali światowej następują zbyt niespodziewanie. Jedno jest w tej chwili pewne, że sprawa kolonialna musi znaleźć zadawalające rozwiązanie dla państw kolonii nieposiadających.

W programie naszej polityki zagranicznej sprawa kolonii nabierać obecnie zaczyna szerokiego oddechu. Po wyżej zacytowanej deklaracji ministra J. Becka, wygłoszonej podczas posiedzenia senackiej komisji budżetowej, sprawa wyszła na forum międzynarodowe.

Przedstawicielowi Rządu Polskiego w Genewie okazja nominacji lorda Hailey'a na opróżnione miejsce w komisji mandatowej, posłużyła do złożenia deklaracji tej treści:

„Korzystam ze sposobności, aby wyrazić nadzieję, iż skład stałej komisji mandatowej będzie mógł stać się przedmiotem badań w kierunku rozszerzenia komisji, co umożliwiłoby stworzenie w jej łonie reprezentacji również dla innych państw, które dla różnych względów interesują się żywo niektórymi problematami, dyskutowanymi przez komisję mandatów".

Jest to zręczne i delikatne posunięcie dyplomatyczne, które jest jednocześnie zapowiedzią realizacji programu kolonialnego rządu polskiego.

Społeczeństwo wita z radością ten „dyskretny krok", jak nazywa to oświadczenie, „Gazeta Polska".

Oświadczenie ministra Becka w sprawie kolonii otwiera jakby, po okresie pierwszym, opartym wyłącznie na akcji społeczeństwa, zorganizowanego w L. M. K., drugi okres w dziejach naszego dążenia do uzyskania terenów zamorskich.

Poza tym oświadczenie to posiada cechy fundamentu, na którym oprze się dalsza akcja w zdobywaniu dla Polski terenów zamorskich, wypływająca z zasadniczych potrzeb 34-milionowego państwa.

Najważniejsze, że pierwszy krok został postawiony.

sz.

Morze w literaturze pięknej

„Samotny krążownik"

Ta świeżo wydana książka, którą pragnę omówić, zasługuje na to, by zająć się nią obszerniej: jest to jedna z ciekawszych pozycyj w naszej literaturze marynistycznej.

Brunon Dzimicz, jeszcze zanim dał się poznać jako autor **„Samotnego krążownika"** (a i poprzednio — szeregu sporadycznie drukowanych w czasopismach nowel), zanim pod pseudonimem tym odkryto jednego z najdzielniejszych oficerów naszej Floty Wojennej, ulubieńca wszystkich załóg O. O. R. P., twórcę i bohatera wielu kapitalnych kawałów i przygód, o których fama niesie legendy z pokładu na pokład — to postać ze wszech miar ciekawa, o rysach mocnych i wyrazistych. Jeden z tych, których podziwiają i o których przyjaźń ubiegają się mężczyźni. A to chyba wystarczy.

Ten właśnie komandor... — pst! uszanujmy tajemnicę nazwiska, skoro sam autor nie zechciał uchylić przyłbicy — Brunon Dzimicz, niezrównany narrator, jest tym samym, o którego przeżyciach dowiedzieć się mamy z zapowiedzianej książki Jima Pokera.

„Ludzie uczą się latać... Elektryczność wypiera parę. W Sarajewie wielka sensacja — zabito austrjackiego następcę tronu... Cóż? — A nic! — Habsburgów kupa zginęła, a jeszcze większa kupa żyje — nie zbraknie!".

Owóż w tym to roku 1914, tak to komentowano początek światowego kataklizmu, — w oficerskiej messie samotnego krążownika „Askold", którego wojna zastała na wodach północnej części Morza Ochockiego, gdzie uganiał się za łowcami fok. Cała książka, to odyssea „Askolda" po przez Ocean Indyjski aż na Morze Śródziemne. Środowisko — iście kacapskie, widziane jowialnymi oczami Dzimicza. Umysłowość i sposób bycia oficerów i załogi okrętu cara-batiuszki najidealniej chyba określone zostały przez taki incydent, gdy lekarz okrętowy, któremu pop-zacofaniec napluł w lewicową gazetę, — z polecenia przełożonego oficera spluwa w klerykalne pismo popa, by w ten sposób sprawę załatwić „honorowo".

Codzienność życia okrętowego, barwiona pijatyką i wycieczkami w gościnne zakamarki portów, to znów alarmami i utarczkami z wrogiem — przy czym więcej wódki niż prochu — raczej nuda, przeplatana kawalerskimi kawałami, — oto odwrotna strona okropnej przecież wojny morskiej, przeżytej i z humorem opowiedzianej przez marynarza.

W książce tej prawie nic nie ma lądu, całość dzieje się na morzu. Wszystko, co opisuje Dzimicz, to bezpośrednie odbicia zdarzeń morskich, życia okrętu wojennego, bez zastrzeżeń oddane prawdziwie, bez patetycznego nalotu marynistów z lądu. Ten autentyczny marynizm książki, o specjalnym, nawskroś indywidualnym stylu, piękno opisów, wysokie poczucie humoru — to niepowszednie zalety „Samotnego krążownika", zalety jednakże pomieszane z wadami, z których najważniejszą jest brak odpowiedniej konstrukcji, dalej pojawiająca się gdzieniegdzie zawiłość stylu, czasami błędy językowe, no i nieliczenie się z ogółem czytelników, w lwiej części nie znających morza, dla których niejeden z opisanych fragmentów stanowi czarną magię.

Zacznijmy od konstrukcji, a właściwie od jej braku. Całość książki to właściwie rwane, pooddzielane denerwującymi przerwami fragmenty, wspólnie niepowiązane, rozłączone, trzymające się razem tylko tożsamością opisywanego środowiska. Gdyby ten zarzut odpadł, gdyby poszczególne części, a raczej cząstki opowieści — jakże ciekawe każda z osobna — złączyć gładko z sobą, powiązać zręcznymi przejściami, posplatać zgrabnymi zazębieniami, bez szpar i wyrw, oznaczonych myślnikami, a stworzonych jakby dla domyślności niedomyślnego przecież laika — jakżeż inaczej wyglądałaby ta książka, o ileż pełniejsze dałaby czytelnikowi emocje...

Kinematograficzna często szybkość zmiennego biegu zdarzeń — przy powiązaniu fragmentów w całość — pozwoliłaby czytelnikowi na wchłonięcie książki jednym tchem: tok akcji możnaby śledzić ogniwo po ogniwie, bez zniecierpliwienia, spowodowanego przerwami, stanowiącymi niedomówienia, zaciemniające lub rozpraszające uwagę. Poza tym mnogość rozmaitych zdarzeń, nieuszeregowanych i niewyjaśnionych dostatecznie, gdzieniegdzie powoduje również pewne zagmatwania i niejasności, z którymi czytelnik radę daje sobie z trudnością.

Drugim poważnym zarzutem, postawionym tu autorowi, jest jego nieliczenie się z ogółem czytelników. Ma się wrażenie, jak gdyby Dzimicz celowo zlekceważył czytelników z lądu, książkę swą przeznaczając wyłącznie dla marynarzy-speców. A szkoda, bo w ten sposób, choć z punktu widzenia marynistycznego autor dał nam rzecz dodatnią, to jednak do literatury w znaczeniu szerszym, przyjętym ogólnie — wstępu sobie nie otworzył. Kiedy Dzimicz bez żadnych wyjaśnień pisze: **„Gwiazda „Emdena" jasno zabłysła"** (t. j. słynnego okrętu niemieckiego),— **„Szczególnie niemiłe w sąsiedztwie U-bootów"** (t. j. niemieckich łodzi podwodnych),— **„....po skończonym „psie"** (t. j. po t. zw. „psiej wachcie", najgorszym okresie służby nocnej), — **„...uderzy w kimono"** (t. j. zaśnie), — **„serja wiatrów", „serja wojniaków lądowych"** (t.j. okrętów o nazwach seryjnych) i t. d., i t. d., — gdy ponadto znajdujemy w książce wielość wyrazów czysto technicznych, podanych bez żadnych odsyłaczów objaśniających, to nie wszyscy wiemy, o co właściwie w danym miejscu chodzi... Tu należałoby również wskazać na brak szerszych objaśnień sytuacyjnych w opisach fragmentów bojów.

Obok luźnej fragmentaryczności książki i jej zbytniej fachowości, jako zarzut postawić należy także brak ściślejszej charakterystyki osób, choćby tych najczęściej pojawiających się na kartach **„Samotne-**

go krążownika". Najwyraźniej uwypuklone są dwie postacie: kapitalna sylweta popa i świetna doktora, — dalej agent Intelligence Service, Dżok. Natomiast Teoduła początkowo stale miesza się z „Marzycielem" i dopiero prawie pod koniec książki wyłapuje się zdanie, z którego wynika, że to jednak — zastępca dowódcy „Askolda".

Co do błędów językowych, zdarzają się rusycyzmy (np. **„na ten raz"** zamiast „tym razem"; **„popasiemy"** zamiast „popasamy", od „popasać", a nie od „paść"). Składnia odpowiada ciekawemu stylowi, o którym poniżej, zdarzają się jednak pewne niezręczności w uszeregowaniu części zdania (np.: **„Teoduł dla nadania sobie większej powagi, wzdyma naprzód, idąc za dowódcą, „wojenno-morskie piersi"**, — lub **„Queen Mary" rzuciła się w odmęty morza Północnego, jak Wanda kiedyś do Wisełki, zgnębiona pod Jutlandem przez Niemca"**).

A przecież... przecież — mimo tych wad i usterek, zrozumiałych zresztą przy debiucie — książka daje czytelnikowi, zwlaszcza wtajemniczonemu w sprawy morza, satysfakcję! Owóż najpierw styl pisarski autora, naogół świadomy celu w niespodziewanych, zaskakujących chwytach, w kapitalnych pointach. **„Stary Mac Angus zdębiał, a potem dawał całe pięć funtów, co, jak na Szkota...."** — Trzy kropki i basta. Wiadomo: pięć funtów, jak na Szkota... Nie trzeba więcej. Wyraźne. Dostateczne. Jasne. — Inny przykład: Dżok, agent Intelligence Service, jest zgnębiony pewną historją, która kończy się pomyślną depeszą; Dzimicz kładzie tu tylko jedno krótkie zdanie: **„Dżok zrobił sobie słodki coctail"**. Z tych pięciu słów bije wyraźnie cała radość Dżoka, całe jego nerwowe odprężenie. A oto opis wrażenia, jakie autor odczuł na skutek pocisków w pierwszym boju: **„Nieobyci, chylimy głowy"**. I tak, wstydliwem stwierdzeniem, przyznaniem się do uczucia lęku w sposób bardzo męski, lakoniczny — kończy rozdział: **„Nieobyci, chylimy głowy"**. Kropka.

Te stenograficzne niemal chwyty, ten brak zbędnego gadulstwa w gawędziarskim przecież pamiętniku, jakim jest historja **„Samotnego krążownika"**, są naczelną, charakterystyczną zaletą stylu Dzimicza. I zdaje się, że to właśnie kapitalne, dodatnie stosowanie tak pomyślanych point — jest przyczyną niepotrzebnej rozłączności poszczególnych fragmentów książki. Rozwiązanie zagadnienia, jakim byłoby pogodzenie tego rodzaju końcowych skrótów stylistycznych ze zręcznemi przejściami, zazębiającymi się o fragment następny — byłoby w przyszłej książce Dzimicza, wydaje mi się, nader pożyteczne.

Nie należy jednak sądzić, że w **„Samotnym krążowniku"** brak szerszych, okrąglejszych omówień, przy czym warto podkreślić piękno opisów krajobrazów. **„Aleksandrja, leżąca przed krążownikiem niby odpoczywająca na plaży kurtyzana, rozsypała kolję różowych pereł, które zaczynały przybierać ciemnoniebieskie odcienie nocy"**. Ujmujące podejścia malarskie, wynikłe ze szlachetnego gatunku wrażliwości Dzimicza na barwy. **„Szare ruiny fortu Napoleona odcinają się wyraźnie na tle białego zrębu miasta, naróżowionego barwikami zachodu"**. Subtelne odczucie kolorowego bogactwa natury kładzie autor delikatną warstewką, paroma pewnymi, trafnymi, kontrastowymi pociągnięciami. Oto inne próbki. **„Smuga czarnego dymu wlokła się za krążownikiem; w torze błyskotliwie świeciły iskierki fosforescencji"**. — **„Na lewo migotała ślicznym fioletem zorza północna"**. — **„Słońce czerwieni wierzchołki fal, wciskając się w mgławy horyzont"**.

Porównania i przenośnie uderzają zwłaszcza, gdy chodzi o okręty. Te wszystkie pływające konstrukcje, wymierzone przemyślnie, wyliczone, wycyrklowane na trzeźwo w chłodnych mózgach inżynierów, u Dzimicza nabierają rumieńców życia, osobowości. I tak statek, który jest przemalowywany — **„przywdziewa skromniejszy, lecz bezpieczny mundur bojowy"**. Kanonierka „Iltis" jest dla Dzimicza (i dla nas) **„starą znajomą z Szanghaju"**, a „Żemczug" — **„lekkomyślnym wesołkiem"**. Dowiadujemy się ze smutnym zamyśleniem, że **„Triumph" poległ w Dardanelach, spokojnie wieczerzający na kotwicy"**, i z podziwem, że pewne dwa japońskie okręty, to **„najszybsze harty floty Wschodzącego Słońca"**. Widzimy wyraźnie za spojrzeniem autora, jak pewien **„krążownik poważnie zatańczył na głębokim oddechu wód"...**

Co jednak stanowi najprzyjemniejszą stronę książki, jej nerw, zmuszający czytelnika do czytania — to przede wszystkim jowialny, rubaszny, marynarski humor Dzimicza, powodujący raz po raz wybuchy serdecznego, szczerego, głośnego śmiechu. Są w **„Samotnym krążowniku"** takie miejsca, że czytelnik aż zachłystuje się radością, waląc się dłonią po udzie i pokrzykując. Owe pięć funtów Szkot Mac Angus ofiarowywał tak namiętnie za... posiadany przez okrętowego lekarza **„słownik, zatytułowany „100 wyzwisk i klątw dla użytku dżentelmenów z marynarki, górnictwa, doków, inspektorów stad i trzody i t. p." (wyd. Sydney, Nowa Południowa Walia, cena 7 sh. 6 d.)"**. Mając taki podręcznik, a i bez niego również klęto na „Askoldzie", aż **„wielu matkom na Rusi czkawka doskwierała w tym momencie"**. Najwięcej Dzimicz używa sobie na okrętowym popie, któremu nie szczędzi dosadnej charakterystyki, przejawiającej się właśnie w tych fragmentach humorystycznych. Oto **„artylerzysta wogóle nie chciał gadać. Objaśniał tylko łaskawie popa, dlaczego lufa armatnia śmierdzi po strzelaniu"**. — **„Wszyscy obawiali się, że Teoduł wymyśli nabożeństwo dziękczynne (pop najwięcej)"** — Pijany batiuszka, uraczony wspaniałym winem, **„szeptał Selimowi do ucha: W razie służby Bożej wino cerkiewne żeby z tej beczki było. Uchowaj Boże z innej"**.— A gdy na kursie „Askolda" pojawiły się jakieś pływające skrzynie, zmyte z pokładu statku handlowego, pop zapytuje: **„A ot, skrzynka z wiską, pływałaby czy nie?"**

Przebogate wspomnienia Dzimicza, rzucone na karty jego pierwszej książki — w marynistyce naszej są, mimo poważnych błędów konstrukcyjnych, pozycją ważką, kwalifikującą autora na miejsce zgoła odrębne i specjalne. Mimo to książka, sądzę, nie będzie miała dobrej prasy, a jeśli tak, to nie będzie miała obszernej: ocen prawdopodobnie podejmą się tylko ci, którzy znają morze.

Pierwszy, przecież tak ważny krok został postawiony. Doświadczenia, wysondowane przez autora z jego niebanalnego debiutu, niewątpliwie nie pójdą na marne. Następnej książki Brunona Dzimicza oczekujemy z niecierpliwą ciekawością.

Zbigniew Jasiński

Apel Ligi Morskiej i Kolonialnej

w sprawie przyczynków do zbioru pism i mów gen. Orlicz - Dreszera

Komisja Wydawnicza Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej w Warszawie, przystępując do wydania specjalnej publikacji, która odzwierciedlić ma działalność ś. p. gen. dyw. Gustawa Orlicz-Dreszera jako pisarza i mówcy, — zwraca się do wszystkich towarzyszów broni zmarłego Generała oraz do wszystkich instytucyj i osób, które do pracy tej mogłyby dorzucić jakikolwiek rzeczowy przyczynek, z uprzejmą prośbą o łaskawą pomoc, a to przez nadesłanie odpowiedniego, posiadanego materiału.

Materiał prosimy przesyłać do dnia 15 października 1936 r., pod adresem: **„Komisja Wydawnicza Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej w Warszawie, ul. Widok 10, III piętro"**.

Między jednym a drugim portem

Andrzej Zbierski stał na pokładzie jachtu, przycumowanego do nadbrzeża jednego z małych portów Morza Północnego.

Szumiał mu jeszcze w uszach chlupot wody, ociekającej wzdłuż burt jachtu, czuł pod nogami chybot stateczku, ślizgającego się z fali na falę. Załoga już dawno zeszła na ląd. Andrzej czekał na jednego z przyjaciół, który pod pokładem, w messie, doprowadzał jeszcze swoją powierzchowność do reprezentacyjnego wyglądu.

Wyruszyli. Otoczyła ich cisza zadumanych uliczek, małego portowego miasteczka. Błądzili bez celu; szli z ulicy w ulicę. W pewnej chwili znaleźli się na bulwarze nadmorskim, na którym w tej chwili roiło się od spacerujących.

Zapadał wieczór. Morze przychodziło tutaj z oddali, z cichym poszumem, rozbijając się o przybrzeżne głazy. Na zachodniej stronie morza kładły się długie pasma czerwieni.

Szli zatopieni w przedwieczornej ciszy. Długie przebywanie na morzu, bezpośredniość obcowania z naturą wysubtelniła w nich poczucie piękna i wrażliwości na urok przyrody.

To też w tej chwili dla Andrzeja i jego towarzysza nie istniało nic poza tym, że niebo zaniosło się strzępiastemi obłokami, że ogródki, jakie w włóczędze swej mijali, pełne były róż i innych przedziwnie pięknych kwiatów, że w oknach małych, kolorowych domków, — zapalały się gasnące promienie słońca.

Na krańcu miasteczka otwarła się przed nimi szeroka asfaltowa droga, przyzywająca ich ku sobie.

Jak nad rzeczą niezmiernie ważną głowili się, co ujrzą za niedalekim zakrętem tej drogi. Po lewej i prawej stronie rozsypane były domki o białych ścianach; gdzieniegdzie wiatrak wystrzelał ku górze. Tuż za zakrętem Andrzej z towarzyszem ujrzeli zabudowania gospodarskie. Postanowili tam wejść, gdyż głód im dokuczał.

Na dziedzińcu fermy widać było przedwieczorny ruch, — gospodarską krzątaninę. W pobliżu żywopłotu, okalającego te zabudowania, spotkali wyrostka o płowych włosach, niebieskich oczach. Typowy mazur.

Andrzej starał się wszystkimi językami, jakie znał, powiedzieć, że są głodni i że chcieliby tutaj coś zjeść. Parobczak ów kręcił tylko głową na znak, że nic nie rozumie.

— Mój zapas znajomości słów obcych już się wyczerpał — rzekł Andrzej.

— Z przyjemnością pokazałbym temu gamoniowi język, niechby wreszcie zrozumiał, co o nim sądzę, ale spróbuję najbardziej międzynarodowego środka porozumiewania się — na migi — odrzekł towarzysz.

Dźwięk słów, zdawałoby się niezrozumiałych dla owego młodzieńca, wywołał wprost przeciwny skutek. Parobczak uśmiechnął się i ku ich niezmiernemu zdumieniu rzucił:

— Dzień dobry!

Kładł przytem akcent na ostatnie słowo.

— Skąd pan umie po polsku? — zapytali obaj równocześnie.

— Matka... z Polski — mówił z trudem.

— A pan nie uważa siebie za Polaka?

Nic nie odpowiedział, tylko zaprzeczył głową. Andrzej częstował go papierosami.

— Dziękuję — rzekł.

Było to ostanie słowo z zapasu, jakby wyuczonych na popis, polskich słów. Dalsze usiłowania nawiązania rozmowy nie przyniosły pożądanego skutku, bowiem parobczak uśmiechał się tylko i milczał.

— Eryk! Eryk!

Wołanie to dochodziło z głębi zabudowań.

— Matka — informująco powiedział młodzian.

Andrzej i jego towarzysz spojrzeli w tym kierunku. Z poza budynków fermy wychodziła dość otyła jejmość. Dwaj przyjaciele szli wolno w jej kierunku. Eryk był już przy matce i żywo gestykulując, coś opowiadał. Nie trudno było odgadnąć, że informował ją o tem, kim oni są. Matka Eryka, pani Petersen, na widok zbliżającego się Andrzeja zrobiła jakiś nieokreślony ruch, coś pośredniego między dygiem pensjonarki a wytwornym ukłonem matrony. Pomarszczoną jej twarz okrasił uśmiech.

— Dzień dobry panom! Jest mi bardzo — tu zamyśliła się, jakby szukając odpowiedniego słowa — ...przyjemnie — dokończyła.

Pani Petersen zaprosiła swych gości do mieszkania. Czuła się jakby zażenowana, a jednocześnie wzruszona, obecnością tych młodych Polaków.

— Pani urodziła się w Polsce? — zapytał Andrzej.

— Tak, w Polsce....

— Jakoś słabo mówi pani po polsku. — Andrzej poczuł nagle, że pytanie jego było trochę brutalne.

Pani Petersen nie zaraz odpowiedziała. A opowiadanie jej odsłoniło jeden z tych smutnych fragmentów, obrazujących tragedie duszy polskiej, rzuconej w walce o byt w obce zbiorowiska ludzkie. Strzępami mowy lat dziecinnych kreśliła dzieje swego twardego życia, a raczej dzieje dźwigania się z nędzy za wszelką cenę. Urodziła się i wychowała w okolicach Białegostoku. Ojciec na 8-mio morgowem gospodarstwie nie mógł wyżywić swoich sześciorga dzieci. Bardzo młodo wyszła zamąż za człowieka równie ubogiego jak ona. W poszukiwaniu chleba wyemigrowali. Z początku było im bardzo ciężko. A gdy już uciułali nieco pieniędzy, mąż uległ wypadkowi i — zmarł. Została sama z dzieckiem. Do kraju nie mogła wracać, bo nie było poco. Wkońcu i dziecko umarło. Wtedy była już zupełnie sama. Robiła wszystko co mogła, najmowała się do najcięższych robót w fermach. Wyszła wreszcie zamąż za jednego z tutejszych fermerów.

— Przyjęłam wreszcie obywatelstwo tego kraju — zakończyła.

Długo jeszcze tego wieczoru Andrzej z przyjacielem gościli u pani Petersen. Na jacht wrócili późno w nocy.

Wizyta w fermie wniosła w skrystalizowane zda się już zasady Andrzeja—pewien zamęt. Dotychczasowy jego pogląd na sprawy emigracyjno-kolonjalne, oparty na tych, czy innych przypadkowo przeczytanych pracach, — wyrosły na obserwacji historji życia państw kolonialnych — załamał się.

W zasadzie, to sprawy te były mu odległe i bliżej nieznane. Tymczasem pod wpływem przeżytego wrażenia, wynikającego z wizyty u pani Petersen, zrodziły się w nim nowe myśli i wnioski.

Następnego dnia, przy śniadaniu w messie prowadzono dość dziwną rozmowę. Temat jej kazałby przypuszczać, że jacht stoi zakotwiczony gdzieś przy brzegach Afryki, lub innej egzotycznej części świata. Mówiono o sprawach kolonii. Andrzej pod wpływem wczorajszych przeżyć twierdził, że dla rozwiązania szeregu życiowych potrzeb Polski konieczne jest posiadanie kolonii. Historja pani Petersen stała się dla niego nie tylko symbolem rozpraszania energji narodowościowej, lecz i materjalnej.

— Obawiam się, że nie wrócimy do Gdyni, ale pojedziemy do Afryki zdobywać kolonje — ktoś w messie zażartował.

Andrzej nie odpowiedział. Szeregował w tej

chwili wszelkie argumenty, które nieodparcie przekonałyby kolegów o słuszności jego poglądów.

— Przecież — ciągnął wolno — my się dusimy. Roczny przyrost naturalny staje się wykładnikiem nie naszej siły, lecz słabości. Musimy gdzieś zatrudnić te masy ludzi.

— Bardzo to pięknie z naszej strony — odrzekł jeden z załogi, z zawodu prawnik, kierujący się, jak sam twierdził, zimnym rozsądkiem — ...poniekąd zaszczytnie, że możemy światu zaimponować przynajmniej wielką ilością noworodków, lecz jak już na to nic zaradzić nie można — to trzeba się starać zatrudnić te rzesze w kraju — primo: przez wykorzystanie nieużytków, sekundo: przez reformę rolną, tertio: przez uaktywnienie przemysłu.

— Kolonizacja wewnętrzna — odparł Andrzej — oraz reforma rolna rozwiążą niestety tylko w pewnej mierze kwestie populacyjne, dlatego, obok tej akcji, równolegle musimy zmierzać do zyskania terenów zamorskich. Bo przecież sprawa — choćby ożywienia przemysłu, wiąże się bardzo ściśle z potrzebą surowców, które obecnie nas bardzo drogo kosztują, gdyż używać musimy pośrednictwa obcych. Wreszcie potrzebne są rynki zbytu, któreby wchłaniały produkty naszej pracy. Są to rzeczy tak oczywiste, że nawet kwestia prestiżu, jaki wiąże się z posiadaniem kolonii — usuwa się na plan dalszy.

— Myślisz kategorjami broszury propagandowej — odparł nieubłagany przeciwnik — bo powiedzmy, — otrzymujemy żądane kolonie. I co wtedy? Kogo tam poślesz? Czy masz odpowiednią ilość dobrze przeszkolonych ludzi? Mussolini, zanim rozpoczął akcję kolonialną, wyszkolił sobie potrzebny zespół młodych ludzi. Niemcy, podnosząc swoje żądania kolonialne, kształcą jednocześnie młodzież w szeregach zakładów naukowych, organizacjach. A my kogo tam poślemy? Kilku przypadkowych ludzi, w tem 50% żydów. A gdzież ci młodzi, przygotowani pionierzy kolonjalni?

— Nie jest tak tragicznie — mówił Andrzej. — Powstały już odpowiednie seminarja, które pracują nad temi zagadnieniami. Przy wyższych uczelniach istnieją nawet wydziały. Zresztą nam nie wolno czekać, aż będziemy tak idealnie przygotowani, jak ty to sobie wyobrażasz. Musimy wykorzystać odpowiednie nastroje, jakie wytworzyły się w sprawach kolonialnych w opinii narodów.

— A czy ty jesteś pewny — podszedł go z innej strony, — że Polacy zdolni będą wykorzystać należycie zdobyte tereny kolonialne, rozpocząć tam nietylko pracę organizacyjną, ale wnieść tam i zaszczepić naszą kulturę. Sądzę, że brak w nas cech zdobywców. Jest u nas nagminny wstręt do obejmowania w swych projektach szerokich horyzontów. Co tu dużo gadać, w naszych rozumowaniach odczuwa się poprostu wstręt... do geografji. Przypominam sobie w tej chwili pewnego kolegę gimnazjalnego, który jeszcze w 7-ej klasie gimnazjalnej uparcie twierdził, że półwysep Bałkański leży w Afryce.

— Ograniczona inteligencja twego kolegi nie jest dla mnie żadnym argumentem — odparł Andrzej. — Radziłbym tobie opierać poglądy w tej sprawie, na historji kolonialnej świata, gdzie osobną, chlubną kartę stanowią nazwiska Polaków. Gdybyś znał historję wyprawy Rogozińskiego, Strzeleckiego, Mierosławskiego i tylu, tylu innych, nie opowiadałbyś podobnych bredni.

— Sprawa posiadania kolonii — ciągnął dalej Andrzej — to przede wszystkim sprawa nas młodych. Winniśmy już teraz widzieć w niej rozwiązanie najistotniejszych zagadnień teraźniejszości i przyszłości. Tym bardziej, że problem ten ma w sobie cechy walki i ryzyka.

Nie wiadomo jak długo ciągnęłaby się ta dyskusja kolonialna, gdyby nie konieczność przygotowania się do wyjścia z portu.

Andrzej wyszedł na pokład, aby dopilnować, czy wszystko należycie zostało sklarowane do odjazdu.

W godzinę później odcumowano się od nabrzeża. Tuż za latarnią wejściową przyszła świeża bryza. Jacht położył się na prawą burtę. Na kursie leżała kusząca linja horyzontu, a za rufą malało miasteczko o kolorowych domkach.

Stanisław Zadrożny

Notujemy

Prawdziwie radujemy się, ilekroć mamy sposobność zanotowania ciekawej nowości marynistycznej. Tym razem uciecha nasza jest tak wielka, że aż podskakujemy, piętami bijąc się poniżej pleców. Oto **„Kurjer Poznański“** z dnia 30.VIII b. r. przyniósł wiersz Leonarda Turkowskiego p. t. **„Motorówką“**, gdzie czytamy: **„Tniemy morze napoprzek, na pół kroimy świat. Za nami łajba srebrzysta — jedyny po nas ślad“**. Łajba? Jedyny ślad po motorówce? Chyba kilwater, t. j. pienna bruzda na wodzie, bo ł a j b a — to w marynarskim żargonie po prostu stary, zdezelowany statek, Panie Autorze! Dalej też powód do radości: **„Napity benzyną motor pracuje, trawiąc swój żer. Trza tylko trochę uważać na nieposłuszny ster“**. No, proszę: na n i e p o s ł u s z n y ster trza t y l k o t r o c h ę uważać! Poecie dziękujemy za fachową wskazówkę.

*

Równie „inteligentny“ reportaż, podpisany inicjałami T. G., p. t. **„Dramatyczna noc załogi jachtu „Temida“**, zamieszczono — o dziwo! — w **„Polsce Zbrojnej“**, która dotychczas wolna była od podobnych elukubracyj. Czytamy tam: **„Północne wiatry spychały jacht na mierzeję helską i nastąpił sztorm“**. Czyżby zatem sztorm nastąpił z powodu spychania jachtu na mieliznę przez wiatry?... That is a question! A dalej: **„Zrazu dominującą rolę odgrywała t. zw. fala „martwa“, która przeszła w szkwał. Góry wody, dochodzące dwóch pięter, zalewały rufę i miotały „Temidą“ na wszystkie strony“**. Autor był zatem świadkiem niecodziennego zdarzenia: fala przeszła, t. j. zmieniła się w wiatr, boć szkwał jest nagłym, porywistym wiatrem. I ładny to szkwał, powodujący góry wodne wysokości dwóch pięter. A jeśli tak wysokie, to dlaczego zalewały tylko rufę „Temidy“?... Czytamy jednak dalej: **„Fale zmiotły mostek kapitański i zmiotły całe urządzenie zewnętrzne i wewnętrzne. Jacht kładł się już najwyższym masztem poziomo na falach i woda nabierała się przez burtę“**. Więc to tak: najpierw fale zmiotły urządzenie wewnętrzne, a potem woda nabierała się przez burtę. No, a co się stało z tymi niższymi masztami, czy też tak samo kładły się poziomo na falach, jak ten najwyższy?... Ogromnie ciekawa historja, czytajmy więc dalej: **„Wreszcie o północy wielka fala uniosła lekko 40-tonnową „Temidę“ — jak łupinkę orzecha i rzuciła nią z olbrzymią siłą na mieliznę, w odległości około 10 m. od suchego lądu“**. Panie T. G., skąd Pan wie, że ten ląd był suchy?...

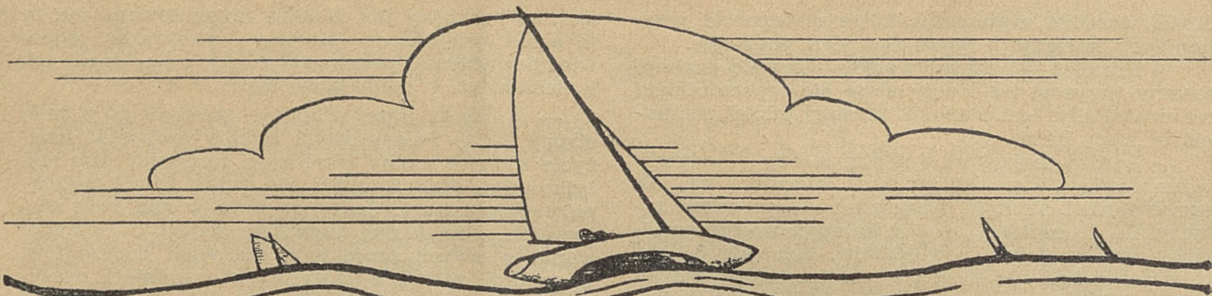
*

Zeszyt 2(8) kwartalnika **„Sprawy Morskie i Kolonjalne“** przynosi artykuł Zbigniewa Jasińskiego **„O poezji marynistycznej“**.

*

Słynna podróż polskiego żaglowca szkolnego wokół globu dała nam aż 3 książki. Po książeczce **„Darem Pomorza“ naokoło świata“** Zbigniewa Rokicińskiego — ukazał się, nagrodzony nagrodą im. J. Szareckiego, **„Rejs dokoła świata“** Fryderyka Kuleschitza, potem zaś — **„Dookoła świata na „Darze Pomarza“** Tadeusza Meissnera. To jednak nie wszystko, gdyż w najbliższych dniach ma wyjść książka Stanisława Kosko, p. t. **„Przez trzy oceany“**.

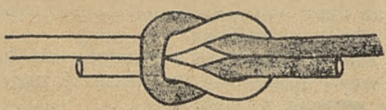
Zb. J.



sztuka żeglarska

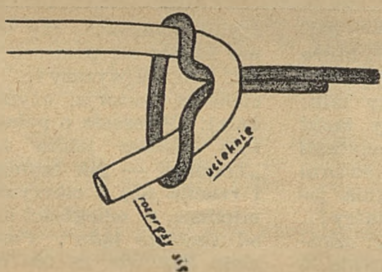
Węzły i knoty

Dla uniknięcia nieporozumień zaznaczam zaraz na wstępie, że słowo „knot" nie jest nowem polskiem określeniem na „szplejs". Nie. „Knot" pochodzi od polskiego słowa „knocić" i oznacza węzeł zły, nieudany czy niestosowny. Ostatecznie wy-



Rys. 1a

rugować z żeglarstwa wszelkie knoty może tylko praktyka, gdyż najpiękniejsze nawet węzły, wykonane według wszelkich przepisów podręcznika, lecz na nieodpowiedniej linie są i pozostaną knotami. Postarajmy się jednak tej praktyce dopomóc.



Rys 1b

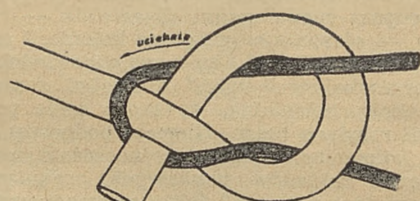
Weźmy np. taki wszystkim znany węzeł, jak węzeł płaski, czyli prosty (rys. 1a). Ma on swe zalety, gdyż jest bardzo prosty w wiązaniu, ma swe wady: dosyć trudno go rozwiązać; lecz nadewszystko —



Rys. 2a

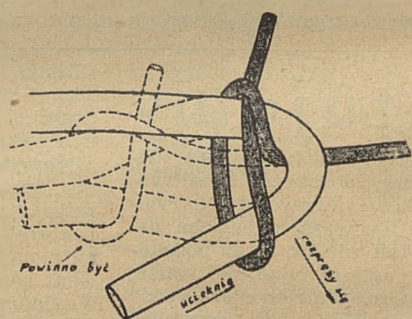
nie nadaje się do łączenia liny grubej z cienką lub twardej z miękką, bo w takim knocie (rys. 1b) lina gruba czy sztywna rozpręży i zsunie się.

Aby nie narazić się na taką przykrość wolimy zwykle z miejsca uciec się do czegoś innego, do węzła flagowego (rys. 2a). Nie znaczy to niestety, że, jeżeli zawiążemy węzeł tak, jak to widzimy na rysunku, to będzie on na amen trzymał. Gdzież tam, już rysunek 2b pokazuje taki wykolejony węzeł. Musi się bowiem oko zrobić koniecznie na grubszej (sztywnej) linie, gdyż w przeciwnym razie gruby koniec



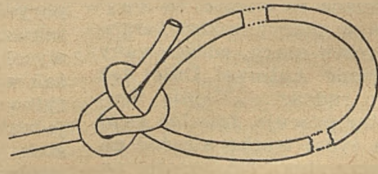
Rys. 2b

na cienkiem oku nie da rady się zacisnąć i linka ucieknie nam.



Rys. 2c

Jeszcze jedno dalsze niebezpieczeństwo grozi naszemu węzłowi gdy chodzi o połączenie dwu lin o bardzo różniących się średnicach (rys. 2c). Otóż nie możemy kłaść oplotu blisko zgięcia oka, bo lin-



Rys. 3

ka nie jest w stanie ścisnąć grubego końca po tak małym promieniu. Wobec tego oko otwiera się i gruba lina zwiewa z pod cienkiej.

Węzeł taki flagowy jest nadzwyczaj wszechstronny, prawie, że uniwersalny, gdy chodzi o łączenie lin. Nawet węzeł palowy (rys. 3), który narzucamy

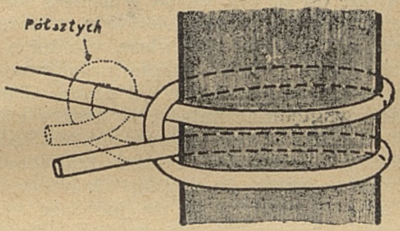
na pale naszej przystani, jest węzłem flagowym, tylko, że wiąże się go na j e d n e j linie i w przeciwnej kolejności n a j p i e r w robi się w środku liny oplot, a p o t e m wciąga się w niego oko.

Wyznawcy słusznej zasady: „bezpieczeństwo nadewszystko" wiążą węzeł flagowy podwójny (rys. 4), naturalnie tam, gdzie nie chodzi o pośpiech ani też o połączenie ładne, możliwie niewidoczne.



Rys. 4

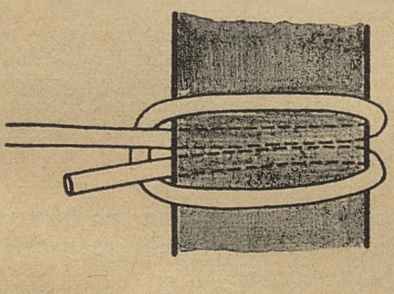
Ten wszechstronnie dobry węzeł flagowy nie da się niestety zawiązać, gdy lina jest już napięta. Musimy w tym wypadku użyć do łączenia dwu lin węzła płaskiego (stąd prosty wniosek, by łączyć liny zanim się napną), do mocowania zaś liny, np. do pachołka, węzła weblinkowego *), zwanego w harcerstwie ósemkowym (rys. 5a). Tu trudno coś poknocić,



Rys. 5a

jeżeli się rzeczywiście t e n węzeł zawiąże, a nie inny (rys. 5b), który się częstokroć pod szlachetną nazwę weblinkowego podszywa.

Dobrze jest, przedewszystkiem, gdy lina narażona jest na szarpanie by za węzłem weblinkowym zrobić półsztych (pół węzła weblinkowego na linie wiązanej) jeden lub dwa, w razie zaś wielkiego pośpiechu wystarczą nawet same dwa półsztychy zamiast węzła weblinkowego (rys. 6).

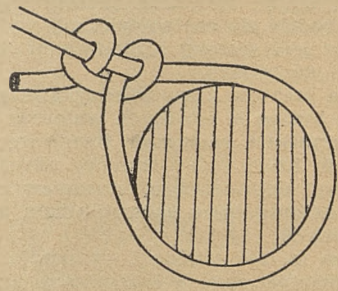


Rys. 5b

Węzły, o których dotychczas mówiłem są podstawowemi i spotykamy się z niemi na każdym kroku.

Z innych mniej często używanych wspomnę jeszcze o jednym, bardzo prostym a pożytecznym: jest to ósemka (ale nie harcerska). Kładzie się ją na końcach szotów, a to w tym celu, by lina, gdy przypadkiem ucieknie z ręki, nie mogła się wyciągnąć z bloków. (rys. 7).

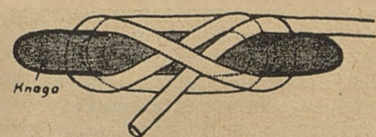
Słów kilka poświęcić należy również obkładaniu lin na knagach i kafernaglach przyczem w obu wypadkach zabieg jest zupełnie ten sam (rys. 8a). Najczęściej spotyka się tu knoty przy zacisku, gdyż lina, zamiast biec przepisowo wpoprzek knagi. leży do niej równolegle (rys. 8b). Zwykle jednak obkładamy liny tak silnie, że i bez zacisku by się obeszło, tak, że knot ten bywa dość nieszkodliwy, ale zato... któż z nas nie widział, jak żeglarz, położywszy zacisk, szarpnie za wolny koniec, by go dobrze zaciągnąć. Powinno to być wręcz karane przez władze państwowe, przedewszystkiem, gdy chodzi o szoty lekkich łodzi. Bo niech wiatr się wzmoże, jacht się przechyli i woda zacznie zalewać lub pryskać na pokład; nadszedł czas, by popuścić szotów. Lecz lina jest mokra, dociągnięty zacisk doprawdy się zacisnął i teraz nie przystąp do niego bez spikulca lub noża. Jakżeż łatwo kończy się to solidną kąpielą!



Rys. 6



Rys. 7



Rys. 8a



Rys. 8b

Nie możemy lekceważyć sprawy węzłów, pomimo, że knoty stosunkowo rzadko powodują jakiś wypadek, lecz dobre węzły dają poczucie pewności w chwilach niebezpieczeństwa i są wizytówką prawdziwego żeglarza.

Kapricho

---

*) Weblinki, są to linki, rozpięte wpoprzek wantów dużych żaglowców, po których się wschodzi na maszty, jak po stopnich drabiny.

O jachtach typu „R"

O tem, jak dużą wagę przywiązuje się u nas do rozwoju sportu żeglarskiego świadczy fakt, że mimo katastrofalnie ciężkiej sytuacji finansowej, w jakiej znalazło się obecnie nasze społeczeństwo, nie szczędzi się starań ani funduszów na rozbudowę floty jachtowej. Ponieważ ostatnie zamówienia dla Polski dotyczyły wyłącznie jachtów typu „R", nie od rzeczy będzie się zastanowić, czy wybór tego typu jachtów jest słuszny i odpowiedni dla polskiego żeglarstwa morskiego.

Rodzina jachtów klasy międzynarodowej „R" reprezentuje szereg b. istotnych walorów. Na uznanie przede wszystkim zasługuje stosowany tu system klasyfikacji, który tylko ramowo określa wymiary każdej klasy, dopuszczając temsamem możność nadawania poszczególnym egzemplarzom jachtów cech indywidualnych.

Ciekawa ta, acz trudna i wymagająca ustawicznego odnawiania, zasada klasyfikacji posiada swoje głębokie uzasadnienie w tym, że nie tylko nie zamyka żeglarstwu drogi do stałego doskonalenia swego sprzętu, co możnaby np. zarzucać skazanym na kostnienie klasom monotypowym, lecz odwrotnie pobudza postęp w tym kierunku, stwarzając pod tym względem szczególnie ciekawe i cenne pole dla współzawodnictwa konstruktorów jachtowych.

Dzięki temu systemowi na klasie „R" skupia się uwaga i wysiłek wszystkich najlepszych w świecie konstruktorów jachtowych, w konsekwencji czego jachty te stanowią sobą najwyższy wyraz doskonałości techniczno - żeglarskiej, i jak się powszechnie mówi — są najbardziej rasowe.

Doceniając w zupełności wszystkie walory tej klasy odnieślibyśmy się z aplauzem do wszelkich prób zaprowadzenia klasy tej także i w Polsce, gdyby wysiłek ten podejmowany był, tak jak to ma wszędzie miejsce na świecie, z prywatnej inicjatywy i kieszeni.

Niestety jednak tak rzecz się nie przedstawia. Wszystkie dające się obecnie obserwować próby zaprowadzenia u nas tych jachtów dokonuje się wyłącznie z grosza publicznego.

O tem, czy rozbudowa klasy „R', jest potrzebą, aż na tyle umotywowaną, aby łożyć na nią można było pieniądze społeczne, uszczuplając temsamem możliwości rozwojowe innych gałęzi żeglarskich, związanych bezpośrednio z zasadniczym celem społecznym żeglarstwa, t. j. przekuwaniu psychiki mas polskich na zdobywczo-morską — wydaje się rzeczą conajmniej wątpliwą.

Pomimo swych wyżej wymienionych walorów jachty klasy „R" są przede wszystkim zabawką stanowczo dla nas za drogą.

Aby zdać sprawę z pełni kosztów, łączących się z uprawianiem tej formy żeglarstwa, należy poza właściwemi kosztami budowy uwzględnić także i następujące.

Żywot jachtów „R" jest krótki, niczem żywot motyla. Jeśli jakiejś nowej konstrukcji uda się błysnąć na polu regatowym, co oczywiście daleko nie zawsze następuje, to nie trwa to zwykle dłużej, jak 1—2 lata, bowiem, wskutek toczącego się w tej klasie ustawicznego współzawodnictwa konstruktorów — powstają coraz lepsze twory, zmuszające dawnych bohaterów do szybkiego przenoszenia się do lamusów. Nieubłagane to prawo nie liczy się, rzecz oczywista, z tem, że jachty te wykonywuje się zwykle z największą, możliwą do osiągnięcia starannością i przy nakładzie olbrzymich wprost kosztów, na które oprócz ceny właściwej budowy składają się także, nie mniej wysokie, honorarja autorskie konstruktorów. Nadto zdarza się często, że zamawiane konstrukcje nie spełniają pokładanych w nich nadziei i zatym aby dojść można było do posiadania egzemplarzy o dostatecznych szansach regatowych (bo to jest właściwym celem tej klasy) trzeba nieraz wybudować parę jednostek na próbę.

Wypadki takie były zwłaszcza liczne w przygotowaniach do minionej Olimpiady Żeglarskiej. Np szwedzki reprezentant w klasie szóstek, znany żeglarz Iven Salén, zanim doszedł do posiadania jachtu, na którym mógł na Olimpiadę trafić, musiał wybrakować aż 2 konstrukcje, ponosząc, rzecz oczywista, prawie całkowite ciężary ich budowy.

Jeśli chodzi o koszty budowy, to dla najmniejszej reprezentantki klasy „R", t. j. dla „szóstki" wynoszą one do 20 tys. zł. za właściwą budowę plus wysokie czasem bardzo honorarja autorskie konstruktora, o ile, rzecz oczywista, chodzi o oryginalną konstrukcję, a nie o kopię przeżywających się już, jak to np. miało miejsce z naszą „Danutą".

Nadto uwzględniać należy, że koszty eksploatacji jachtów „R" są o wiele wyższe od normalnych, bowiem jachty te trzeba również transportować na różne regaty (same do żeglugi dalekomorskiej nie nadają się), a także i to, że jachtom tym trzeba ustawicznie odnawiać b. różnorodną i liczną toaletę żaglową.

Suma wszystkich tych kosztów przekracza, rzecz oczywista, wielokrotnie koszty, występujące przy każdej innej klasie jachtów, temsamem klasa ta dostępna może być tylko dla b. szczupłego w świecie grona żeglarzy wyjątkowo zamożnych.

O tem, aby gdziekolwiek państwo angażowało się w subwencjonowanie tej klasy nie jest wiadome. pomimo, iż wszędzie dziś obserwuje się gwałtowne upowszechnianie się wszelkich innych form żeglarskich, czemu oczywiście towarzyszy upaństwowianie rozlicznych urządzeń, ułatwiejących masom zapoznawanie się z żeglarstwem.

Wnioskować z tego należy, że nawet kraje uprawiające twórczość konstrukcyjno-jachtową w hierarchji swych zadań i potrzeb społeczno - państwowych nie stawiają jachtingu regatowego aż tak wysoko, by usprawiedliwionym być mogło jego subwencjonowanie.

OD REDAKCJI

Jak nam wiadomo, artykuł p. t. „Jak było na Olimpiadzie", Olgierda Jabłońskiego, stałego współpracownika naszego pisma, drukowany w poprzednim numerze „Szkwału", wywołał w pewnych kołach dyskusję. Artykuł ten oświetla przebieg olimpiady żeglarskiej przede wszystkim z punktu widzenia autora.

„Szkwał" nie jest oficjalnym organem L. M. K., lecz jest pismem młodych, grupujących się w L. K. M. i A. Z. M-ie, żywo zainteresowanych szukaniem najlepszych dróg i środków do realizowania wszystkich zagadnień życia morskiego.

Dlatego też dla tych wszystkich, którzy odmienne niż p. O. Jabłoński, odnieśli wrażenie z odbytej Olimpiady Żeglarskiej w Kielu — otwieramy w tej sprawie dyskusję na łamach naszego pisma.

Rzeczowa polemika, choćby najbardziej szczera, nigdy nie zaszkodzi, tym bardziej, gdy jej przedmiotem będzie, tak mało u nas znane, morskie żeglarstwo sportowe.

Powściągliwość wobec jachtingu regatowo-klasowego wydaje się, że u nas jest szczególnie uzasadniona bowiem:

1-o nie posiadamy jeszcze własnych konstruktorów, których ew. należałoby w ten sposób popierać

2-o dysponujemy o wiele szczuplejszemi możliwościami finansowemi od innych narodów.

3-o stoją przed nami do odrobienia na odcinku morsko-żeglarskim o wiele większe i donioślejsze zadania, niż u narodów innych, bowiem obok podobnego do zagranicznego zadania społecznego, t.j. tworzenia kadr dla marynarek wojennych i handlowych. żeglarstwo nasze może przyczynić się do jeszcze donioślejszego celu, a mianowicie roztaczania przed naszym, pogrążonym w beznadziejności społeczeństwem, szerokich możliwości rozwojowych, stwarzanych przez morza.

Może to oczywiście nastąpić tylko wówczas, gdy bratać się z morzem będą nie tylko garstki wybrańców, mogących pozwolić sobie na strojenie się w piórka niezbędne dla wstępowania na jachty klasy „R", lecz przedewszystkim całe masy naszego społeczeństwa, a nadewszystko młodzież. Aby to zaś nastąpić mogło, trzeba szczupłe nasze środki społeczne obracać przedewszystkim na tanie jachty, tanie ośrodki naszego szkolenia, a nie na luksusowe jachty „R".

Kwestja dopingowania rozwoju żeglarstwa przez współzawodnictwo regatowe nie posiada na razie u nas racji bytu, gdyż pęd do morza jest i bez tego dostatecznie żywiołowy, zresztą istnieje na to tańszy sposób, mianowicie przeróżne jachty monotypowe, jakim np. może być jacht „Hai", kosztujący tylko trzy tysiące złotych.

O. J.

Skrzynka żeglarska

A. Reszka — Gdynia. Rysunki jachtów fińskiej klasy monotypowej „Hai" nabyć Pan może w Fińskim Związku Żeglarskim, adres którego brzmi: „Finlands Seglarforbunds Helsinki, Nylandsky Yachtklub (Finland)".

Ceny bliżej nie znamy, przypuszczamy, że nie będzie przekraczała kwoty 20 — 30 zł. (za komplet rys. wykonawczych). W razie budowy podług tych rysunków, aktualnymi mogą się stać także koszty licencji, a to ze względu na zastrzeżoną przez autora wyłączność praw budowy.

Zwracamy Panu uwagę, że do budowy jachtów tych przystąpiono już także i w Polsce, a mianowicie f-ma Urbaniak w Poznaniu rozpoczęła obecnie budowę 2 takich jednostek. Cena wynosi około 4.000 zł.

Ze względu na dokładność, z jaką jacht winien odpowiadać przepisom klasowym, nie radzimy podejmować się amatorskiej budowy — chyba, że z góry zrezygnuje się z możności uczestnictwa w regatach tej klasy.

Dla innych rodzajów jachtów źródeł nabywania rysunków wskazać nie możemy, nie znając bliżej jakie typy Pana bliżej interesują. Nadmieniamy przytem, że wobec olbrzymiej różnorodności zachodzącej, nawet wśród jachtów o jednakowych wymiarach,— kwestia obioru najodpowiedniejszego typu, w stosunku do reprezentowanych możliwości finansowych i potrzeb, nie należy do rzeczy najprostszych i przeto pożądana w tem jest zwykle pomoc fachowców. (J.)

J. Grochowski — Siedlce. Powodzenie wyczynów wodno-turystycznych zależy zwykle, o wiele więcej od staranności przygotowań, aniżeli od wysiłków wkładanych dopiero w samo wykonanie.

Aczkolwiek żeglarstwo nie jest żadną filozofją, to jednak, aby można było puścić się pod żaglami w projektowaną przez Pana podróż rzekami do morza i mieć dostateczne widoki powodzenia, trzeba posiadać uprzednio odpowiednią ku temu znajomość sztuki żeglarskiej. A zatem, jeżeli nie uprawiał Pan dotąd jeszcze żeglarstwa, lub tylko mało, to życzliwie radzimy nie podejmować się jeszcze spływu żaglowego.

O wiele słuszniej i rozsądniej będzie ograniczyć się narazie do kajaków lub łodzi wiosłowej, względnie wogóle spływ odroczyć o jeden rok, poświęcając się w międzyczasie nauce żeglarstwa.

Naukę teoretyczną radzimy rozpocząć w zimie z podręcznika: J. Kuczyński „Manewrowanie jachtem żaglowym" lub chociażby z taniej broszury: Szwykowski — „Krótki podręcznik żeglarstwa".

Dla praktycznej nauki najlepiej zapisać się jest podczas lata na jeden z ośrodków żeglarskich.

Przede wszystkim polecamy tani „obóz żeglarski dla młodzieży szkolnej nad jez. Narocz" (Wileńszczyzna), kierowany przez LMK. Nadto w rachubę wchodzić mogą rozsiane dziś już licznie po wszystkich większych wodach ośrodki żeglarskie harcerskie. Po odbyciu wyszkolenia żeglarskiego śródlądowego, otworzą się także drogi i do żeglarstwa morskiego.

W sprawie samodzielnej budowy łodzi żaglowej radzimy również nie śpieszyć się, i zaczekać do ukończenia któregoś z praktycznych kursów żeglarskich. Przedtem za trudno będzie Panu obrać do budowy odpowiedni dla siebie typ łodzi, a tym bardziej należycie go wykonać.

Wszechstronnych podręczników na ten temat niestety w języku polskim jeszcze nie ma. Wstępne wiadomości o łodzi żaglowej najlepiej czerpać jest z broszury: Gabryelewicz — Harcerska Łódź Żaglowo-wiosłowa „H" —Warszawa, Główna Księgarnia Wojskowa.

Na przyszłość prosimy już bez tremy zwracać się do naszej „Skrzynki żeglarskiej". Pragnąc służyć rozwojowi żeglarstwa polskiego, jesteśmy zawsze radzi służyć pomocą w kłopotach żeglarskich naszych czytelników, szczególnie gdy chodzi o młodzież. (J.)

Na widnokręgu

Szafirowy djabeł. Sensacją tegorocznych regat „Tygodnia Kilońskiego", odbytych prawie bezpośrednio po Olimpiadzie i przy udziale znacznej części byłych jachtów olimpijskich, było pojawienie się, omawianego już w „Szkwale" — dziś już powszechnie sławnego jachtu amerykańskiego klasy 6-m-R., „Indian Scout".

Jak było do przewidzenia, jacht ten pobił na głowę wszystkie inne „szóstki", a zatem także i byłe reprezentantki krajów na Olimpiadzie, zabierając do Ameryki liczne nagrody, a w tej liczbie najbardziej zaszczytne i cenne 2 nagrody, mianowicie ufundowaną przez kanclerza Rzeszy i drugą ufundowaną przez Związek Niemieckich Stoczni.

Tym samym powetowaną została, przynajmniej częściowo, porażka poniesiona przez Amerykę na Olimpiadzie żeglarskiej przez jej przedstawicielkę zachodnio-amerykańską — jacht „Mystery".

„Indian Scout", przezwany od swej barwy i sukcesów, szafirowym djabłem, był sterowany przez właściciela i konstruktora w jednej osobie p. Whitou. Osiągając dzień po dniu triumfy, wykazał raz jeszcze swą bezapelacyjną przewagę nad konstrukcjami europejskiemi.

W „Tygodniu Kilońskim" reprezentowaną była także i Polska, a mianowicie w długodystansowej konkurencji dookoła wyspy Fehmar udział brał jacht Polskiego Klubu Morskiego z Gdańska „Korsarz", dowodzony przez p. kom. Ziółkowskiego.

Jeden ze startujących na jolach olimpijskich przedstawicieli polskich spisał się wcale dobrze, plasując się na miejscach należących do czołowej grupy.

Natomiast całkiem źle wypadł drugi przedstawiciel polski tej klasy, b. olimpijczyk Jensz.

Podobnie bez wyników pozostał występ jachtu „Korsarz", który zdaje się regat wogóle nie ukończył. (J.)

W uchwycie lądu. W końcu sierpnia b. r. wydarzyła się ciężka awarja wyrzucenie się na ląd największego polskiego jachtu sportowego „Temidy I", stanowiącej własność Państwowego Urzędu Wychowanie Fizycznego i jednostkę czołową Ośrodka Żeglarskiego w Gdyni.

Dowodzona przez por. Mar woj. Reknera „Temida I" zawinęła w feralnym dla siebie dniu do budującego się portu w Wielkiej Wsi w celu szukania tam ochrony przed szalejącym wówczas sztormem. Niestety, nieukończony port nie zdołał zapewnić statkowi dostatecznego bezpieczeństwa. Po pewnym czasie postoju na kotwicy we wzburzonym basenie portowym — łańcuch kotwiczny pękł, a motor — jak zwykle bywa w takich wypadkach — nie zdołał już uchronić statku przed zdradzieckimi „uchwytami lądu".

Rzucony potężną falą, legł piękny kadłub „Temidy I" na plaży wielkowsiowej, pochylając swe wysmukłe maszty w kierunku morza.

Uderzeniami fal rozbite zostały doszczętnie nadbudówka i urządzenia wewnętrzne jachtu — nadto nie wiadomo jeszcze, czy sam kadłub nie odniósł także jakichś poważniejszych uszkodzeń, naprawa których byłaby niesłychanie trudna.

Smutna ta awarja jest nowym dowodem, że dla żaglowca prawdziwe bezpieczeństwo istnieje tylko na pełnem morzu. (J.)

Z żeglarstwa lodowego. Na odbytej podczas Olimpjady żeglarskiej w Kilonji konferencji delegatów państwowych Europejskiej Unji Żeglarstwa Lodowego, zarysowały się możliwości przystąpienia wkrótce do Unji paru nowych państw i przy tym pozaeuropejskich. Byłoby to równoznaczne z ostatecznym umiędzynarodowieniem się zarówno Unji jak i samego sportu zimowo-żaglowego. W rachubę wchodzą przedewszystkim Japonia i Stany Zjednoczone A. P.

Obecny na konferencji przedstawiciel Ameryki, zapoznał zebranych ze stanem sportu tego w jego ojczyźnie. Z relacyj tych wynikało, że w Ameryce największe rozpowszechnienie posiadają bojery monotypowe o 10 m. kw powierzchni żagla i przednim systemie sterowania. Typ ten ma być znacznie szybszy i poręczniejszy od stosowanych w Europie. Nadto w Ameryce utrzymują się wciąż jeszcze duże bojery, dochodzące aż do 70 m. kw. żagla. Jednemu z takich bojerów udało się w roku bieżącym ustanowić szczególnie wysoki rekord szybkości, wynoszący aż 185 km na godzinę. (J.)

Błękitna wstęga oceanów znów w posiadaniu Anglików. Po ostatecznem wyregulowaniu maszyn „Queen Mary" ponowiła próbę pobicia rekordu szybkości na trasie Europa — Ameryka Płn. Tym razem sukces został osiągnięty i t. zw. „Błękitna wstęga oceanów" została przez Anglików z powrotem odzyskana. (J.)

Nowe jachty 6-m-R dla Polski. W bieżącym sezonie Oficerski Yachtklub R. P. zamówił na niemieckiej stoczni Abeking & Rosmusen 2 jachty międzynarodowej klasy 6-m-R. Łącznie z „Danutą" Polskiego Klubu Morskiego w Gdańsku, będziemy zatem posiadali aż 3 jednostki tej klasy. Wnioskować z tego należy, że nasze kluby jachtowe wzięły już zdecydowanie kurs na regatową klasę jachtów zindywidualizowanych.

Zmierzch romantyzmu dużych żaglowców. Pomimo licznych prób podejmowanych w celu odzyskania wysadzonej na wiosnę b. r. na mieliznę koło Anglji największego dotąd żaglowca świata, fińskiego barku „Herzogin Cäcilie" (patrz „Szkwał" Nr. 6), uratować wspaniałego tego żaglowca nie zdołano, tym samym imię jego przeszło już definitywnie do spisu statków umarłych.

*

W czasach ostatnich nastąpiło w Sydney zeszmelcowanie jednego z najsławniejszych żaglowców, klipra (wzgl. fregaty) „Tingira".

„Tingira" odznaczała się tem, że kadłub jej był zbudowany całkowicie z drzewa tikowego. W swem bujnem życiu „Tingira" przechodziła następujące zasadnicze koleje.

Pod swą pierwotną nazwą „Sobraon" pełniła ona przeszło ¼ wieku służbę handlową pomiędzy Anglją i Australją. W latach 90-tych ub. wieku zamieniona została na prywatny szkolny statek dla szkolenia oficerów marynarki handlowej. W r. 1912 przeszła w ręce australijskiej marynarki wojennej, która także wykorzystywała „Tingirę" jako żaglowiec szkolny.

Po wojnie kliper nabyty został przez jachtsmena australijskiego, który do końca życia swego roztaczał nad stakiem jak najtroskliwszą opiekę. Po śmierci pana swego „Tingira" została rozebrana na szmelc.

*

Podczas pobytu fińskiego barku „Passat" w Quaenstown, jeden z dzienników tamtejszych napisał entuzjastyczny artykuł, poświęcony temu statkowi.

Jak z artykułu tego wynika, „Passat" ustalił nowy rekord Pacyfiku, przebywając w 31½ dni z Queenstown do Kap Hornu i w 26,5 dni od Kap Hornu do równika.

O kształtach statku tego wspomniany dziennikach wyraził się: „a very fine yacht-line model giving all the appearance of Speed"

Zadanie żeglarskie

ZADANIE NR. 3
(UKŁADU O. GARUGI)

Z pokładu jachtu żeglarskiego, zbliżającego się w nocy, z półwiatru, z morza do portu docelowego — zaoczono, ze stosunkowo małej odległości, światła — przypuszczalnie orjentacyjne portowe Zanim nastąpiło rozpoznanie charakterystyk tych świateł, zapadła gęsta mgła, uniemożliwiająca dalszą obserwację oznak, zapewne bliskiego już, lądu.

Co winien w takiej sytuacji uczynić kapitan, aby zmniejszyć ryzyko do minimum, przyjmując że: 1-o — miejsce, w którem się znalazł, obfituje w mielizny, 2-o — brak jest warunków do ew. kotwiczenia (fala i nieodpowiednie dno), 3-o — z rzeźby dna trudno jest wnioskować o pozycji statku, 4-o — w danej miejscowości panują zmienne prądy.

ZADANIE NR. 4
(UKŁADU O. GARUGI)

Jak można odbić od mola na wietrznego bez zawożenia kotwicy na jachcie żaglowym nie przekraczającym średniej wielkości, o ile dysponuje się przestrzenią wzdłuż nadbrzeża i ewentualnie pomocą osób znajdujących się na lądzie.

Odpowiedzi należy poprzeć odnośnymi szkicami i szczegółowymi uzasadnieniami.

Za najlepsze rozwiązania zadania Nr. 3 redakcja przeznacza 2 nagrody w postaci 2 wartościowych książek, zaś za rozwiązania zadania Nr. 4, 2 nagrody w postaci 1 książki, i bezpłatnej rocznej prenumeraty „Szkwału".

Rozwiązania należy nadsyłać do 1.XI.36 na adres redakcji „zadania żeglarskie".

Redaktor: STANISŁAW ZADROŻNY **Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONJALNA**

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 2-90-95. Konto P. K. O. 367. Prenumerata roczna 6 zł.

Drukarnia Naukowa, Warszawa, Stare Miasto 11, Tel. 509-17